




3 1761 11973121 4



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119731214>



25

Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Energy,
the Environment
and Natural
Resources**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, March 25, 2003
Thursday, March 27, 2003

Issue No. 10

First meeting on:
Bill S-10, concerning personal watercraft
in navigable waters

and

Fourth and fifth meetings on:
Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Énergie,
de l'environnement
et des ressources
naturelles**

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 25 mars 2003
Le jeudi 27 mars 2003

Fascicule n° 10

Première réunion concernant:
Le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines
dans les eaux navigables

et

Quatrième et cinquième réunions concernant:
De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY,
THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.

Buchanan

* Carstairs, P.C.

(or Robichaud, P.C.)

Christensen

Cochrane

Eyton

Finnerty

Kenny

* Lynch-Staunton

(or Kinsella)

Merchant

Milne

Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Mahovlich (*March 17, 2003*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES
NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.

Buchanan

* Carstairs, c.p.

(ou Robichaud, c.p.)

Christensen

Cochrane

Eyton

Finnerty

Kenny

* Lynch-Staunton

(ou Kinsella)

Merchant

Milne

Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Milne substitué à celui de l'honorable sénateur Mahovlich (*le 17 mars 2003*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, February 25, 2003:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Spivak, seconded by the Honourable Senator Forrestall, for the second reading of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Cochrane, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

With leave of the Senate,

After debate,

With leave of the Senate and pursuant to Rule 30, the motion was modified to read as follows:

That the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, as modified, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi, 25 février 2003:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Spivak, appuyée par l'honorable sénateur Forrestall, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, avec dissidence.

L'honorable sénateur Spivak propose, appuyé par l'honorable sénateur Cochrane, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Avec la permission du Sénat,

Après débat,

Avec la permission du Sénat et conformément à l'article 30 du Règlement, la motion est modifiée et se lit comme suit:

Que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, telle que modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 25, 2003
(18)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources met at 5:21 p.m. this day, in room 257 East Block, the Deputy Chair, the Honourable Mira Spivak, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Buchanan, Christensen, Cochrane, Eyton, Milne, and Spivak (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and James McQueen, Researcher, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee proceeded to study Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

Senator Spivak informed the committee that since she is appearing as a witness, an acting Chair would be needed for the duration of her appearance.

The Honourable Senator Buchanan moved, — That the Honourable Senator Milne serve as Acting Chair until Senator Spivak can return to the Chair.

The question being put on the motion, — It was agreed.

WITNESSES:*From the Senate of Canada:*

The Honourable Mira Spivak, Senator, Sponsor of the bill;

Barbara Robson, Researcher, Office of the Honourable Senator Spivak.

The Honourable Senator Spivak made a statement and together with Ms. Robson, answered questions.

The Honourable Senator Spivak tabled the following documents with the Clerk: correspondence received supporting control over PWC activity, filed as Exhibit 5900-2.37/E1-S-10, 10 "1"; and miscellaneous press clippings related to personal watercraft and to the legislation, filed as Exhibit 5900-2.37/E1-S-10, 10 "2".

At 6:10 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 25 mars 2003
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 21, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Mira Spivak (*vice-présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Buchanan, Christensen, Cochrane, Eyton, Milne et Spivak (6).

Également présents: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie, et James McQueen, attaché de recherche, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité procède à l'examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Le sénateur Spivak informe les membres du comité qu'étant donné qu'elle comparaitra à titre de témoin, elle devra être remplacée à la vice-présidence pendant la durée de son intervention.

L'honorable sénateur Buchanan propose — Que l'honorable sénateur Milne fasse office de présidente suppléante jusqu'à ce que le sénateur Spivak puisse de nouveau occuper le fauteuil.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

TÉMOINS:*Du Sénat du Canada:*

L'honorable Mira Spivak, sénateur, auteure du projet de loi;

Barbara Robson, attachée de recherche, bureau de l'honorable sénateur Spivak.

L'honorable sénateur Spivak fait une déclaration puis, aidée de Mme Robson, répond aux questions.

L'honorable sénateur Spivak dépose les documents suivants auprès de la greffière: correspondance reçue à l'appui du contrôle de l'activité des motomarines, pièce 5900-2.37/E1-S-10, 10 «1» et diverses coupures de presse au sujet des motomarines et du projet de loi, portant le numéro 5900-2.37/E1-10, 10 «2».

À 18 h 10, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son examen des nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre du protocole de Kyoto). (*Pour le texte complet de l'ordre de renvoi, voir les délibérations du comité, fascicule n° 8, du 18 février 2003.*)

WITNESS:

As an individual:

Dr. John Nyboer, Ecological Economist, Simon Fraser University; co-author of *The Cost of Climate Policy*;

Dr. Nyboer made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the committee purchase copies of Dr. Nyboer's book *The Cost of Climate Policy* to distribute to all members.

At 7 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 27, 2003
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources met at 9:04 a.m. this day, in room 257 East Block, the Deputy Chair, the Honourable Mira Spivak, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Buchanan, Christensen, Eyton, Finnerty, Merchant, Milne, and Spivak (7).

Other senator present: The Honourable Senator Sibbeston (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and James McQueen, Researcher, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESS:

From the Pembina Institute for Appropriate Development:

Mr. Matthew Bramley, Director, Climate Change.

Mr. Bramley made a statement and answered questions.

At 10:28 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

TÉMOIN:

À titre personnel:

M. John Nyboer, économiste écologique, Université Simon Fraser; coauteur du livre *The Cost of Climate Policy*.

M. Nyboer fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que le comité achète, pour chacun de ses membres, des exemplaires du livre de M. Nyboer intitulé *The Cost of Climate Policy*.

À 19 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 27 mars 2003
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 h 04, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Mira Spivak (*vice-présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Buchanan, Christensen, Eyton, Finnerty, Merchant, Milne et Spivak (7).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Sibbeston (1).

Également présents: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie, et James McQueen, attaché de recherche, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son examen des nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre du protocole de Kyoto). (*Pour le texte complet de l'ordre de renvoi, voir les délibérations du comité, fascicule n° 8, du 18 février 2003.*)

TÉMOIN:

Du Pembina Institute for Appropriate Development:

Matthew Bramley, directeur, Changement de climat.

M. Bramley fait une déclaration puis répond aux questions.

À 10 h 28, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 25, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:21 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto); and to give consideration to Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

Senator Lorna Milne (*Acting Chairman*) in the Chair.

[English]

The Acting Chairman: Our first witness today is our honourable deputy chair, Senator Spivak.

The Honourable Mira Spivak, Senator, Sponsor of the bill: This is not a short presentation, but I will try to be as expeditious as I can. If you have questions and want to interrupt me, that will be fine. It will break the monotony.

This personal watercraft bill, which is now Bill S-10, was first introduced in May of 2001 as Bill S-26. It was referred to the transport committee and it died. Bill S-10 is almost identical to that bill. It is a housekeeping bill to correct an oversight. In this case, the oversight is a lack of a legal tool that communities can use to restrict personal watercraft, as they can use boating restriction regulations to set speed limits on the water or restrict water-skiing.

Bill S-10 would not be needed at all if the Minister of Fisheries and Oceans would make a regulatory change and direct officials to help cottagers' associations and municipalities through the regulatory quagmire.

I met with the former minister and the Coast Guard commissioner. I have also maintained contact with department officials, thanks to my assistant Barbara Robson, who has done a spectacular job on this. Alas, it has been to no avail.

Elsewhere, the bill has received a surprising level of interesting support. There are now 77 organizations across the country that want us to pass the bill. They include municipalities and umbrella organizations for municipalities. For Senator Buchanan's benefit, the Union of Nova Scotia Municipalities was an early supporter.

Senator Buchanan: If they were, I am.

Senator Spivak: They include organizations representing people who spend time on our lakes and river, including the Canadian Recreational Canoeing Association and the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations. They include environmental organizations, as you would expect, such as the Canadian Nature Federation, the Sierra Club and the Federation of Ontario Naturalists. The full list is at tab 7 of your briefing books, which I assume everyone has.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 25 mars 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 21, pour examiner, en vue d'en faire rapport, de nouvelles questions concernant son mandat (la mise en oeuvre de Kyoto); et pour examiner le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Le sénateur Lorna Milne (*présidente suppléante*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La présidente suppléante: Notre premier témoin d'aujourd'hui est l'honorable vice-présidente, le sénateur Spivak.

L'honorable Mira Spivak, sénateur, auteure du projet de loi: Mon exposé n'est pas court, mais je vais essayer de faire le plus vite possible. Vous pouvez toujours m'interrompre pour me poser des questions, histoire de rompre la monotonie.

Le projet de loi sur les motomarines, l'actuel projet de loi S-10, a été présenté pour la première fois en mai 2001, et portait alors le numéro S-26. Il a été renvoyé au Comité des transports et est ensuite mort au *Feuilleton*. Le projet de loi S-10 est à peu près identique au premier projet de loi. C'est un projet de loi d'ordre administratif qui vise à corriger une erreur, étant donné que la loi n'autorise pas actuellement les collectivités à restreindre l'utilisation des motomarines, comme le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux leur permet de limiter la vitesse sur les voies navigables ou la pratique du ski nautique.

Le projet de loi S-10 ne serait pas du tout nécessaire si le ministre des Pêches et des Océans modifiait le règlement et demandait aux fonctionnaires d'aider les associations de propriétaires de chalet et les municipalités à s'y retrouver dans la réglementation.

J'ai rencontré l'ancien ministre et le commissaire de la Garde côtière. J'ai aussi entretenu des contacts avec des fonctionnaires du ministère, grâce au travail remarquable de mon adjointe Barbara Robson, mais sans succès.

Ailleurs, le projet de loi a suscité un intérêt particulièrement surprenant. Il y a aujourd'hui 77 organismes au Canada qui veulent que nous adoptions le projet de loi, notamment des municipalités et des regroupements de municipalités. Je dirais à l'intention du sénateur Buchanan que l'union des municipalités de la Nouvelle-Écosse a été une des premières à nous appuyer.

Le sénateur Buchanan: Si elle vous appuie, moi aussi.

Le sénateur Spivak: On compte aussi des organismes qui représentent des gens qui fréquentent nos lacs et nos rivières, comme l'Association canadienne du canotage récréatif et la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations. Comme de raison, on retrouve aussi des organismes environnementaux, comme la Fédération canadienne de la nature, le Sierra Club et la Federation of Ontario Naturalists. La liste complète figure à l'onglet 7 du cahier d'information, que tout le monde a, je présume.

We also received hundreds of individual messages from more than 500 Canadians, who have said that passage of this bill is important to them. Some 3,300 people have signed petitions to the Senate and 2,000 to the House of Commons. The binders in front of you are full of the letters and petitions, most of which I have already tabled in the other committee.

There are letters here that have been sent, completely unsolicited, since last June. I would like to quote from one of them:

On the large lake next to New Denver, B.C., a few of these machines ruin it for everyone else. Like many other lakes in this country, people come here for peace, quiet and beauty. Our community has tried to get jet-skis off our lake and been unable to do so because of the lack of a law such as the one that would follow passage of...[the bill.] Our lives are affected and so is our substantial tourist trade...

“Dangerous,” “polluting” and “noisy” are the adjectives Canadians use to describe the thrill craft buzzing around their lakes.

I would like to table all the media reports. There have been about 125 reports, columns, editorials and broadcasts.

Why is there such interest in and support for this bill? It is because it solves a problem that has been 15 years in the making. It solves it in the same way we have solved other problems on the water, whether the problem is caused by water-skiers, by boaters that speed thoughtlessly, or by owners of gas-powered boats that discharge inordinate amounts of oil and gas into the lakes.

Under the Canada Shipping Act, there is a way for local communities to reduce risks to safety or environmental damage. They can apply for a boating restriction regulation that applies to only one lake, a portion of a river or a distinct area of a large lake. The community can decide to set speed limits, hours of the day when people can water-ski or, if pollution or noise is the issue, to allow only electric-powered boats or no boats with any type of motor.

They must consult locally, they must have approval of the law enforcement officials and, in most cases, they must get municipal and provincial agreement. Their request that the lake be listed under a schedule of boating restriction regulations goes to the Canadian Coast Guard. It is published in the *Canada Gazette*. The Coast Guard, on behalf of the minister, receives comments and almost always adds the lake or portion of river.

It is a democratic process that trusts local knowledge and respects local decision making. There are literally thousands of these boating restrictions now in place in every province.

Nous avons également reçu des centaines de messages provenant de plus de 500 particuliers canadiens, pour qui l'adoption du projet de loi est importante. Plus de 3 300 personnes ont signé des pétitions adressées au Sénat, et 2 000 à la Chambre des communes. Les cartables que vous avez sont remplis de lettres et de pétitions, que j'ai déjà, pour la plupart, présentées à l'autre comité.

J'ai ici des lettres qui ont été envoyées tout à fait spontanément depuis juin dernier. J'aimerais lire des passages de l'une d'elles:

Sur le grand lac situé à côté de New Denver, en Colombie-Britannique, quelques motomarines rendent la vie misérable à tout le monde. Comme c'est le cas pour beaucoup d'autres lacs dans la région, les gens s'y rendent pour y trouver paix, tranquillité et beauté. Notre localité a essayé d'interdire les motomarines sur le lac sans y réussir parce qu'il n'existe pas de mesure comme celle que créerait l'adoption du [...] [projet de loi]. Cela perturbe nos vies ainsi que notre industrie touristique qui est importante [...]

Les Canadiens qualifient de «dangereuses», «polluantes» et «bruyantes» les motomarines qui vrombissent sur leurs lacs.

J'aimerais déposer tous les reportages faits par les médias. Il y a environ 125 articles, chroniques, éditoriaux et émissions.

Pourquoi le projet de loi suscite-t-il autant d'intérêt et d'appui? C'est parce qu'il règle un problème qui existe depuis 15 ans. Il le règle comme d'autres problèmes sur les voies navigables ont été réglés, que ce soit ceux causés par le ski nautique, par les plaisanciers qui font de la vitesse ou par les bateaux alimentés au gaz qui répandent des quantités excessives de pétrole et de gaz dans nos lacs.

En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, les collectivités locales peuvent réduire les dangers pour la sécurité ou les dommages causés à l'environnement. Elles peuvent faire appliquer le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux à seulement un lac, une section de rivière ou un secteur particulier d'un grand lac. La collectivité peut décider de fixer les limites de vitesse, les heures du jour pendant lesquelles les gens peuvent pratiquer le ski nautique ou, si c'est une question de pollution ou de bruit, d'autoriser seulement les bateaux fonctionnant à l'électricité ou d'interdire tout bateau à moteur.

Il faut consulter à l'échelle locale, obtenir l'approbation des responsables de l'application de la loi et, dans la plupart des cas, obtenir l'accord de la municipalité et de la province. La demande pour faire inscrire le lac à une annexe du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est soumise à la Garde côtière canadienne. Elle est publiée dans la *Gazette du Canada*. La Garde côtière reçoit, pour le compte du ministre, des commentaires et ajoute presque toujours le lac ou la portion de rivière désigné à l'annexe.

C'est un processus démocratique qui fait confiance à ceux qui connaissent les lieux et respecte les décideurs locaux. Il y a littéralement des milliers de restrictions sur la conduite des bateaux dans chaque province.

If I could, I would simply change the boating restriction regulation, in the unlikely eventuality that I would be minister, by adding two schedules that restrict the use of personal watercraft. Not like the Swiss have; I am not, at this point, advocating an automatic or widespread ban on personal watercraft, no matter what my personal feelings may be. That is not what this bill is advocating.

Passage of this bill will afford communities choices and give them local control. In some communities, restricted hours of use may be the reasonable solution. In others, restrictions on wake jumping near other boats may solve the problem. On small lakes or near beaches where people swim, prohibitions may be required.

In fairness, there is no single solution that will let people continue to use personal watercraft — including as water toys — and protect other people on the water as well as protect the environment. What may be appropriate in coastal waters could be inappropriate on a small lake or on the portions of the Red River that run through Lake Winnipeg. What is appropriate in the middle of the St. Lawrence River might be inappropriate near public beaches or a Parks Canada dock.

Parliamentarians cannot change regulations; we can only introduce bills. This bill would put in place a process for personal watercraft that is very similar to the current process for other boating restriction regulations, but hopefully it will not be as obstructionist or cumbersome. Boaters themselves complain that it takes a great effort to get through those regulations.

The preamble of the bill recognizes that safe use of our lakes and other waterways is a matter of national importance, that there is public concern about safety and environmental problems created by personal watercraft use, and that the current regulations under the Canada Shipping Act are not sufficient.

Clause 2 of the bill gives the necessary definitions.

Clause 3, the purpose of which I have outlined, gives local authorities a legal means to impose restrictions while respecting federal authority.

Clause 4 outlines the method, public consultations, consultation with law officials, and requires the community to determine for health, safety or environmental reasons what restriction is required or whether a ban is needed. It requires passage of a resolution by that local authority, and it requires that evidence of consultation and the resolution be sent to the Minister of Fisheries and Oceans. It requires the minister to publish any proposed restriction in the *Canada Gazette* and sets a 90-day comment period. It provides a mechanism for the community to amend their resolutions based on those comments.

Si je pouvais et si j'étais ministre, ce qui ne risque pas vraiment d'arriver, je changerais simplement le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, en ajoutant deux annexes pour limiter l'utilisation des motomarines. Je ne ferais pas comme en Suisse; je ne propose pas, pour l'instant, l'interdiction systématique ou généralisée des motomarines, peu importe ce que j'en pense personnellement. Ce n'est pas ce que propose le projet de loi.

S'il est adopté, le projet de loi offrira aux collectivités la possibilité de choisir et d'exercer un contrôle sur leurs affaires. À certains endroits, des heures d'utilisation limitées peuvent être une solution raisonnable. Ailleurs, le fait de limiter les sauts dans le sillage des bateaux peut résoudre le problème. Pour les petits lacs ou près des plages où les gens se baignent, l'interdiction des motomarines peut être nécessaire.

En toute justice, il n'y a pas de solution unique permettant, d'une part, de laisser les gens continuer d'utiliser les motomarines — même pour s'amuser — et, d'autre part, de protéger ceux qui utilisent les plans d'eau et de préserver l'environnement. Ce qui peut convenir pour les eaux côtières peut ne pas être souhaitable pour un petit lac ou des sections de la rivière Rouge qui se jette dans le lac Winnipeg. Ce qui est acceptable pour le milieu du fleuve Saint-Laurent peut ne pas l'être pour les plages publiques ou pour un quai de Parcs Canada.

Les parlementaires ne peuvent pas modifier les règlements; ils peuvent seulement présenter des projets de loi. Le projet de loi établirait un mécanisme pour les motomarines analogue à celui qui existe dans le cas du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, mais il est à espérer qu'il ne soit pas aussi compliqué ou lourd. Les plaisanciers eux-mêmes se plaignent qu'il est très difficile de faire modifier le règlement.

Dans son préambule, le projet de loi reconnaît que l'usage sécuritaire de nos lacs et autres voies navigables revêt une importance nationale, que les problèmes de sécurité et d'environnement liés à l'utilisation des motomarines ont suscité d'importantes préoccupations au sein du public, et que le règlement actuel pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'est pas suffisant.

L'article 2 du projet de loi énonce les définitions nécessaires.

L'article 3, dont j'ai expliqué l'objet, confère aux autorités locales un moyen juridique d'imposer des restrictions conformément aux lois fédérales.

L'article 4 explique la marche à suivre, qu'il faut procéder à une consultation publique auprès de la collectivité et des organismes chargés de l'application de la loi et qu'il faut déterminer les raisons de santé, de sécurité ou liées à l'environnement pour lesquelles une restriction ou une interdiction est nécessaire. L'autorité locale doit adopter une résolution et l'envoyer au ministre des Pêches et des Océans avec la preuve qu'une consultation a eu lieu. Le ministre doit publier toute restriction proposée dans la *Gazette du Canada* et prévoir une période de commentaires de 90 jours. Un mécanisme est prévu pour modifier les résolutions en fonction des commentaires exprimés.

The public consultation requirements are extensive. In fact, they go beyond what the government requires for other boating restriction regulations. The reason for that is found in the following clauses that reduce but do not eliminate ministerial discretion. Several of the clauses state that the minister "shall." Most importantly, he shall publish the communities' proposed restrictions in the gazette and he shall order them into law, subject to clause 6.

Clause 6 gives the minister limited discretion to refuse to order a restriction or a ban if navigation would be obstructed, impeded or rendered more difficult or dangerous. This was on the advice of our legal counsel, and "navigation" here means navigation in general, not the navigation of personal watercraft.

Clause 7 deals with the ministerial order to add or remove a designated area from a schedule as the local authority has requested.

Clause 8 requires the minister to keep records of all resolutions and their disposition.

Clause 9 establishes the prohibition against operating a personal watercraft except in accordance with the restrictions and sets a maximum fine. Here Bill S-10 differs from the previous bill, Bill S-26, in that the maximum fine here is \$500, which a boater towing water skiers would face if convicted of a breach of a boating restriction regulation.

Clause 10 gives the minister the authority to make regulations.

Clause 11 is a requirement that the minister report to Parliament, which would allow parliamentarians to keep watch on how the act is being used by local authorities and what resolutions are refused by the minister.

That is the bill, drafted with current process and penalties for boating restriction regulations in mind. It is similar to what the Coast Guard itself proposed in 1994. The Coast Guard did publish a new schedule to restrict personal watercraft in Part I of the *Canada Gazette* on June 4, 1994. You can find it and the Coast Guard's response to comments it received and mention of the many supporters in the minutes of the meeting held in August of that year in Tab 1 in your briefing book. In that year, Coast Guard officials received thousands of complaints from waterfront property owners, from other boaters and from officials in Parks Canada. They had the support of RCMP officers, who were armed with accident figures. They had their own statistics, which showed that personal watercraft had a higher rate of collisions than any other smaller vessels. Parks Canada staff was also in support. They wanted a restriction off Pacific Rim National Park. Officials from Ontario and Quebec also wanted the new schedule, as did provincial officials in Saskatchewan and communities in British Columbia.

Les exigences concernant la consultation auprès du public sont considérables et dépassent même celles établies par le gouvernement dans d'autres circonstances par le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Il en est ainsi parce que les dispositions qui suivent réduisent, sans l'éliminer, le pouvoir du ministre. Plusieurs de ces dispositions stipulent ce que le ministre doit faire. Surtout, il doit publier les restrictions proposées dans la gazette et il doit leur donner force de loi, sous réserve de l'article 6.

L'article 6 confère au ministre le pouvoir limité de refuser d'imposer une restriction ou une interdiction si la navigation était obstruée, gênée ou rendue plus difficile ou dangereuse. C'est notre avocat qui nous a conseillé cette disposition, et il est question ici de la navigation en général, pas celle des motomarines.

L'article 7 indique que des arrêtés ministériels doivent être pris pour ajouter un secteur désigné à une annexe, ou l'en supprimer, à la demande d'une autorité locale.

L'article 8 stipule que le ministre doit tenir un dossier contenant toutes les résolutions et une description de sa décision.

L'article 9 prévoit qu'on ne peut utiliser une motomarine à moins de se conformer aux restrictions, et il fixe une amende maximale en cas d'infraction. Le projet de loi S-10 est différent du projet de loi S-26 à ce sujet, étant donné que, maintenant, l'amende maximale est de 500 \$, soit la même que celle à laquelle serait passible le plaisancier qui contreviendrait au règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux dans le cas du ski nautique.

L'article 10 autorise le ministre à adopter des mesures par voie de règlement.

L'article 11 oblige le ministre à présenter un rapport au Parlement, pour que les parlementaires puissent vérifier comment la loi est appliquée par les autorités locales et quelles résolutions ont été refusées par le ministre.

Voilà le projet de loi, qui a été rédigé en tenant compte des mécanismes et des pénalités prévus par le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Il ressemble à celui que la Garde côtière avait elle-même proposé en 1994. La Garde côtière avait publié une nouvelle annexe pour limiter l'utilisation des motomarines dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 4 juin 1994. À l'onglet 1 de votre cahier d'information se trouve la réponse de la Garde côtière aux commentaires qu'elle a reçus et des avis de nombreux sympathisants, qui sont tirés du procès-verbal de la réunion tenue au mois d'août de la même année. Cette même année, les fonctionnaires de la Garde côtière ont reçu des milliers de plaintes de propriétaires riverains, d'autres plaisanciers et de fonctionnaires de Parcs Canada. Ils avaient l'appui des agents de la GRC, qui avaient des chiffres sur les accidents. Ils avaient leurs propres statistiques qui indiquaient que le taux de collisions était plus élevé pour les motomarines que pour toute autre embarcation. Le personnel de Parcs Canada était aussi d'accord. Il voulait que l'utilisation soit restreinte au large du Parc national Pacific Rim. Les fonctionnaires de l'Ontario et du Québec voulaient aussi une nouvelle annexe, comme ceux de la Saskatchewan et de localités de la Colombie-Britannique.

Two groups were opposed. They were the marine manufacturers and the trade unions whose members build boats, the two groups that also oppose Bill S-10. The upshot in 1994 was that the government listened to those opponents, and the new schedule was not approved and published in Part II of the *Canada Gazette*. Instead, the Coast Guard was directed to find another way to deal with the problems.

That other way was age restriction. No one under age 16 can now operate a personal watercraft. Another way of dealing with the problem was through education and, for a time, through voluntary programs that the manufacturers sponsored. Then, last September, there was a requirement that anyone driving a personal watercraft or a 12-foot runabout with a small motor have a boat operators' card. To get one, you do not have to show you can handle a 100-horse power machine on the water or even that you have attended classes on boating safety. You need only write a simple test.

Frankly, the boating community is beside itself. It thought it was getting a boating safety program that would mean something. Instead, it got a program full of loopholes.

At a meeting of the Canadian Marine Advisory Council last fall, representatives said they were concerned about the courses, the tests and the database. Coast Guard officials admitted that they did not know how many cards had been issued, but suggested that the number was minimal. I am certainly in favour of education, but boater education without any on-water training or testing can only go so far.

Instead of a regulation that could be tailored by communities to fit the real world, we imposed very broad regulations on age and education, ineffectively, as it turns out. That is the history; that is where we are today. Fifteen years after personal watercraft became popular and almost 10 years after the Coast Guard proposed a solution, the problems still persist.

What are those problems? What is a personal watercraft? In popular terms, they are jet-skis or sea-dooos, names adopted from their trade names. They look and often sound like snowmobiles on water, without skis, a rudder or a propeller, which leads to one of the safety problems. Until recently, most personal watercraft were powered by two-stroke gasoline engines, although manufacturers are beginning to produce several models with less-polluting and quieter engines. The first commercially available jet-ski introduced by Kawasaki in 1974 had a 32-horse-power engine. Today, racing models have up to 160-horse-power engines. Even the smaller models have 85-horse-power engines.

They were not very popular until the late 1980s, because not many people had the confidence to handle a small, powerful machine on the water while standing up and holding on. Bombardier designed the first sit-down model, and their popularity soared. In the United States, they increased 10 fold,

Il y a deux groupes qui s'y opposaient, les fabricants et les syndicats dont les membres construisent des bateaux; ce sont les deux mêmes groupes qui s'opposent aussi au projet de loi S-10. En 1994, en fin de compte, le gouvernement a écouté les deux groupes d'opposants, et la nouvelle annexe n'a pas été approuvée et publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada*. On a plutôt demandé à la Garde côtière de trouver d'autres moyens de régler les problèmes.

Cet autre moyen a été une restriction concernant l'âge. Personne de moins de 16 ans ne peut maintenant conduire une motomarine. On a aussi essayé de corriger le problème en informant les gens et, pendant un certain temps, en organisant des programmes volontaires parrainés par les fabricants. Puis, en septembre dernier, on a obligé tous ceux qui conduisent une motomarine ou une embarcation de 12 pieds équipée d'un petit moteur à être titulaires d'une carte de conducteur de bateau. Pour en obtenir une, il n'est pas nécessaire de montrer que vous pouvez manoeuvrer une embarcation de 100 chevaux-vapeur sur l'eau ou même que vous avez suivi des cours de sécurité nautique. Il vous suffit de subir un simple examen.

Franchement, le milieu nautique est furieux. Il pensait se retrouver avec un programme de sécurité nautique qui aurait du bon sens, mais il en a plutôt un qui comporte de sérieuses lacunes.

Lors d'une réunion du Conseil consultatif maritime canadien qui s'est tenue l'automne dernier, des représentants ont indiqué être inquiets au sujet des cours, des examens et de la base de données. Les fonctionnaires de la Garde côtière ont avoué ne pas savoir combien de cartes avaient été délivrées, mais ils pensent que ce nombre est minime. Je suis certes en faveur des programmes de sensibilisation mais, sans cours ni examen pratique, ces programmes ont leurs limites.

Au lieu d'établir un règlement qui pourrait être adapté aux besoins des collectivités, nous avons imposé un règlement général concernant l'âge et la sensibilisation, qui s'est avéré inefficace. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Il y a 15 ans que les motomarines sont devenues populaires et presque 10 ans que la Garde côtière a proposé une solution, mais les problèmes sont toujours là.

Quels sont ces problèmes? Qu'est-ce qu'une motomarine? On les appelle couramment des jet-skis ou des sea-dooos, qui sont les noms des marques de ces véhicules. Elles ressemblent souvent à des motoneiges sur l'eau, sans ski, ni gouvernail ou hélice, ce qui cause des problèmes de sécurité. Jusqu'à tout récemment, la plupart des motomarines étaient actionnées par un moteur à essence à deux temps, mais les fabricants commencent à offrir plusieurs modèles moins polluants et moins bruyants. La première motomarine commercialisée par Kawasaki, en 1974, avait un moteur de 32 chevaux-vapeur. Aujourd'hui, les modèles de course ont des moteurs de 160 chevaux-vapeur et même les plus petits modèles ont des moteurs de 85 chevaux-vapeur.

Les motomarines n'ont pas été très populaires avant la fin des années 80 parce que peu de gens se sentaient capables de manipuler un petit appareil puissant sur l'eau en restant debout, sans tomber. Bombardier a conçu le premier modèle permettant de s'asseoir, et les motomarines sont devenues extrêmement

to 900,000. In Canada, the estimates ranged around 80,000. Today, manufacturers estimate that about 50,000 are in use in Canada.

The problems that people have put up with fall into several categories: Safety, environment, and noise. Tab 3 in the briefing book gives you some information on the safety concerns, and I have included three comprehensive popular articles on the subject, one from the U.S. and two from Canada.

I would like to read from the third paragraph in the first article that puts in lay terms one of the chief safety problems. With regard to the U.S. it states:

In 1998 the National Transportation Safety Board criticized the basic design of all personal watercraft. "Personal watercraft have no braking mechanism. They coast to a stop, and while coasting, there is no turning ability."

As the writer put it:

...when the throttle is off, a speeding jet ski is like a car on ice. It can't stop. It can't turn, and the driver has no control.

Consider some of the most horrendous accidents, like the one where a mother took her little boy for a ride, returned to the dock but could not control the jet ski and it killed her little girl.

Manufacturers are beginning to address the problem in some new models. However, the advances in the model year 2003 do not solve the problems in communities where people bought more dangerous models a year or five years ago. The U.S. Consumer Product Safety Division, the American Medical Association's journal and the Transportation Safety Board have been trying to quantify and correct the off-throttle problem since 1995. More recently, as the third article shows, the courts have been imposing their own solution.

I hope that the collision expert from Calgary quoted in the second article will be available to appear as a witness before this committee.

U.S. Coast Guard statistics show the trend in personal watercraft use in accidents, in injuries and in fatalities. Unfortunately, those statistics only go to 1997, but the ratio of injuries to accidents is significant. There is one injury for every 2.3 accidents, and there are almost 24 injuries for every death.

My office has detailed U.S. Coast Guard statistics for the year 2000. Here we see that accidents involving personal watercrafts accounted for more than 1,500 injuries and 68 deaths. According to statistics from the U.S. Coast Guard, personal watercrafts account for 42 per cent of the 5,400 collisions between vessels, although they account for less than 10 per cent of all registered boats. They were involved in almost 30 per cent of all accidents.

populaires. Aux États-Unis, leur nombre a décuplé pour atteindre 900 000. Au Canada, on évalue qu'il y en a à peu près 80 000. Aujourd'hui les fabricants estiment qu'il y a environ 50 000 motomarines en circulation au Canada.

Il y a plusieurs genres de problèmes qui y sont associés: ils ont trait à la sécurité, à l'environnement et au bruit. L'onglet 3 du cahier d'information vous renseigne sur les problèmes de sécurité, et j'ai inséré trois articles généraux détaillés sur le sujet, un provenant des États-Unis et deux du Canada.

J'aimerais lire des extraits du premier article qui explique en termes simples l'un des principaux problèmes de sécurité. Au quatrième paragraphe, on indique à propos des États-Unis:

En 1998, le National Transportation Safety Board a critiqué la conception technique générale de toutes les motomarines: «les motomarines ne possèdent aucun mécanisme de freinage. Elles se laissent glisser jusqu'à ce qu'elles s'arrêtent et, tout en glissant, elles ne peuvent effectuer de virages».

Comme l'auteur l'indique:

[...] quand les gaz sont fermés, une motomarine roulant à toute vitesse est comme une voiture sur la glace: elle ne peut s'immobiliser. Le véhicule ne peut changer de direction et le conducteur n'a aucun contrôle.

Certains accidents horribles se sont produits, comme quand une mère a amené son jeune fils faire un tour à bord d'une motomarine et qu'en revenant au quai elle n'a pas pu contrôler le véhicule et que sa petite fille en est morte.

Les fabricants commencent à s'occuper du problème avec certains nouveaux modèles. Cependant, les nouvelles caractéristiques des modèles 2003 ne règlent pas les problèmes des appareils plus dangereux achetés il y a un ou cinq ans. La U.S. Consumer Product Safety Division, le journal de l'American Medical Association et le Transportation Safety Board des États-Unis essaient de mesurer et de corriger le problème du levier de commande depuis 1995. Plus récemment, comme le troisième article le montre, les tribunaux imposent leurs propres solutions.

J'espère que l'expert en collisions de Calgary cité dans le deuxième article pourra venir témoigner devant notre comité.

Les statistiques de la Garde côtière américaine indiquent la tendance pour ce qui est des accidents, des blessures et des décès causés par les motomarines. Malheureusement, ces chiffres s'arrêtent à 1997, mais le rapport entre les blessures et les accidents est significatif. Il y a une personne blessée à tous les 2,3 accidents et presque 24 personnes blessées pour chaque décès.

Mon bureau a examiné les statistiques de la Garde côtière américaine pour l'an 2000. Nous constatons que les accidents impliquant des motomarines ont entraîné plus de 1 500 blessures et 68 décès. D'après les chiffres de la Garde côtière américaine, les motomarines sont en cause dans 42 p. 100 des 5 400 collisions entre embarcations, même si elles représentent moins de 10 p. 100 de toutes les embarcations enregistrées. Elles ont été impliquées dans presque 30 p. 100 de tous les accidents.

The best Canadian data, as the Canadian Coast Guard does not keep statistics, comes from Health Canada's program that gathers emergency room information. Data from the Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program tells us that personal watercraft use results in a disproportionate number of injuries in this country. If they were designed and used as other powerboats, personal watercraft should account for between 3 to 5 per cent of injuries treated in emergency rooms. In fact, they account for more than 20 per cent of them.

The U.S. National Transportation Safety Board has looked at death and injury rates and the accident characteristics. In June 1998, it wrote to manufacturers telling them to evaluate personal watercraft designs and make changes to improve operator control and to help prevent personal injuries, and to consider items such as off-throttle steering, braking, padded handlebars, and operator equipment such as personal flotation devices and helmets. Some new models have some of these features. The vast majority of the 50,000 personal watercraft now in use has few of them; and riders are not required to wear helmets.

Finally, in this particular section is information that quantifies the massive recalls of personal watercrafts for production or design problems that could lead to fires or explosions. That information led to a search for other recalls and a finding that more than 500,000 units in a 10-year period have been recalled for significant safety defects. That is somewhere between one half and one third of all personal watercrafts manufactured.

It is laudable that manufacturers are catching the defects. It is worrisome that such a low percentage is being repaired. Thirty-eight per cent of the 126,000 units that Bombardier recalled for defective fuel tank filler necks on its models for three years. It is also worrisome that the Coast Guard has never warned Canadians about the recalls.

Tab 4 in the briefing book deals with the environmental problems and has two excellent papers by the Library of Parliament Research Branch. There you will find Environment Canada's description of the pollution problems. In just one hour, the hydrocarbon emissions from a 70 horsepower two-stroke engine equalled the emissions of a new car driven 8,000 kilometres. Many personal watercrafts are higher horsepower and are used hour after hour on small lakes. Until recently, most personal watercrafts were manufactured with two-stroke engines. We found that California is banning all two-stroke engines on everything, not just on personal watercraft.

Étant donné que la Garde côtière canadienne ne tient pas de statistiques, les meilleures données pour le Canada proviennent du programme de Santé Canada qui réunit des informations sur les services d'urgence. Les données provenant du Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes indiquent que l'utilisation de motomarines entraîne un nombre disproportionné de blessures au Canada. Si elles étaient conçues et utilisées comme d'autres bateaux à moteur, les motomarines devraient représenter entre 3 à 5 p. 100 des blessures traitées dans les salles d'urgence. En fait, elles en représentent plus de 20 p. 100.

Le U.S. National Transportation Safety Board a examiné les taux de décès et de blessures et les caractéristiques des accidents. En juin 1998, il a écrit aux fabricants pour leur demander d'évaluer la conception de leurs embarcations en vue d'apporter des modifications qui amélioreront la maîtrise de l'embarcation et réduiront les blessures. Il leur a demandé de s'intéresser à des aspects comme la direction en décélération, le freinage et un guidon matelassé, ainsi que du matériel destiné à l'utilisateur, comme les dispositifs de flottaison et les casques. Certains modèles offrent certaines de ces caractéristiques, mais la vaste majorité des 50 000 motomarines actuellement utilisées ne les possèdent pas, et les conducteurs ne sont pas obligés de porter de casque.

Enfin, dans cette section, on retrouve de l'information sur les très nombreux rappels de motomarines en raison de problèmes de fabrication ou de conception qui pouvaient entraîner des incendies ou des explosions. La vérification d'autres rappels nous a permis de constater que plus de 500 000 véhicules, sur une période de 10 ans, avaient été rappelés pour des défauts importants liés à la sécurité. Cela représente entre la moitié et le tiers de toutes les motomarines fabriquées.

Il est louable que les fabricants corrigent les défauts. Il est inquiétant qu'un si faible pourcentage de véhicules soit réparé. En effet, 38 p. 100 des 126 000 motomarines que Bombardier a rappelées parce que le col de remplissage du réservoir de carburant était défectueux sur des modèles fabriqués pendant trois ans l'ont été. Il est aussi inquiétant que la Garde côtière n'ait jamais prévenu les Canadiens de ces rappels.

L'onglet 4 du cahier d'information traite des problèmes liés à l'environnement et on y trouve deux excellents documents produits par la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement. Vous allez aussi trouver une description des problèmes de pollution faite par Environnement Canada. On a calculé qu'un moteur à deux temps de 70 chevaux-vapeur produisait en une heure seulement la même quantité de polluants hydrocarbonés qu'une nouvelle automobile parcourant 8 000 kilomètres. Beaucoup de motomarines ont des moteurs plus puissants et circulent des heures et des heures sur de petits lacs. Jusqu'à tout récemment, la plupart des motomarines étaient équipées de moteurs à deux temps. Nous avons constaté que la Californie interdit tous les moteurs à deux temps partout, pas seulement dans le cas des motomarines.

The same type of engine found on most outboard motors is the same type that Environment Canada says exhausts up to 40 per cent of its fuel and gas mix into the water as raw, unburned fuel. In a typical two-hour ride, between three and four gallons goes right into the water. The U.S. Environmental Protection Agency estimates that the typical personal watercraft discharges 50 to 60 gallons per year of this unburned fuel.

Environment Canada says that the exhaust contains hydrocarbons, nitrogen oxides, carbon monoxide, carbon dioxide, oil, grease, fuel additives, and what it calls "BTEX," that is, trace amounts of carcinogenic and mutagenic aromatic hydrocarbons formed in combustion — the Saddam Hussein of boats. No wonder people on lakes are concerned about drinking-water quality and personal watercraft use.

The reason these dirty, two-stroke engines are so polluting is that their designs have remained unchanged since the 1940s. Exhaust ports and cylinders stay open for a short period of time while fuel and oil enter them. In four-stroke engines, the exhaust valve closes before the fuel mix enters the cylinder and, like a car, lubricating oil is contained in a separate reservoir.

In recent years, manufacturers have redesigned the two-stroke engine. Now we have the direct-injection two-stroke engine with high pressure pumps that blast fuel into the cylinders after the exhaust ports have closed. Manufacturers claim a 75 per cent reduction in hydrocarbon emissions. A recent U.S. National Research Council report found that four-stroke and direct-injection two-stroke engines discharge five to ten times less fuel than the standard two-stroke. Technology can address a good deal of the problem.

In the real world, consumers have bought tens of thousands of these dirty two-stroke engines and they will not replace them overnight. Last year in Canada the major manufacturer offered only one four-stroke personal watercraft and three direct-injection models. The remaining seven models were two-stroke engines. This year it is the reverse. Four models are four-stroke, five are direct injection, and only one is a conventional two-stroke; but the two-stroke is about half the price of the top of the line four-stroke.

In 1996 the U.S. EPA passed regulations requiring manufacturers to gradually reduce emissions from personal watercraft, jet boat and outboard engines. By 2006, the agency requires a 75 per cent reduction in hydrocarbon emissions and,

D'après Environnement Canada, la plupart des moteurs hors-bord expulsent dans l'eau 40 p. 100 de leur carburant sans le brûler, et une partie est de l'huile brute. Pour une promenade normale de deux heures, entre trois et quatre gallons de carburant sont ainsi expulsés dans l'eau. La U.S. Environmental Protection Agency évalue qu'une motomarine moyenne répand 50 à 60 gallons par année de carburant non brûlé.

Environnement Canada indique que les gaz d'échappement contiennent des hydrocarbures, des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone, du dioxyde de carbone, de l'huile et de la graisse, des additifs et ce qu'on appelle les BTEX, c'est-à-dire des quantités infimes d'hydrocarbures aromatiques carcinogènes ou mutagènes qui se forment pendant le processus de combustion — c'est le Saddam Hussein des bateaux. Pas étonnant que les riverains soient préoccupés par la qualité de l'eau potable et l'utilisation des motomarines.

Les moteurs à deux temps salissants sont aussi polluants parce qu'ils n'ont pas changé depuis les années 40. Leurs orifices d'échappement dans les cylindres restent ouverts pendant une courte période de temps alors qu'une charge de carburant et d'air entrent dans la chambre de combustion. Dans les moteurs à quatre temps, la soupape d'échappement se ferme avant que le mélange de carburant n'entre dans le cylindre, et l'huile lubrifiante est contenue dans un réservoir isolé semblable à celui des automobiles.

Dans les dernières années, les fabricants ont redessiné le moteur à deux temps. On a mis au point pour ces moteurs un système d'injection directe. Ce système utilise des pompes à haute pression qui envoient des jets de carburant directement dans la chambre à combustion du moteur, une fois que l'orifice d'échappement est fermé. Les fabricants prétendent qu'ils satisfont à l'objectif de réduction de 75 p. 100 des hydrocarbures. Une récente étude du U.S. National Research Council indique que les moteurs à quatre temps et les moteurs à deux temps à injection directe répandent cinq à dix fois moins de carburant que le moteur à deux temps ordinaire. La technologie peut régler une bonne partie du problème.

Dans la réalité, les consommateurs ont acheté des dizaines de milliers de ces moteurs à deux temps salissants, et ils ne vont pas les remplacer du jour au lendemain. L'an dernier, au Canada, le principal fabricant a mis sur le marché seulement une motomarine ayant un moteur à quatre temps et trois modèles avec un moteur à injection directe. Les sept autres modèles ont des moteurs à deux temps. Cette année, c'est l'inverse. On trouve sur le marché quatre modèles avec un moteur à quatre temps, cinq ayant un moteur à injection directe et seulement un avec un moteur à deux temps conventionnel, mais celui avec le moteur à deux temps coûte deux fois moins cher que le modèle haut de gamme doté d'un moteur à quatre temps.

En 1996, l'EPA des États-Unis a adopté une réglementation visant à obliger les fabricants à réduire graduellement les émissions rejetées par les motomarines, les bateaux hydropropulsés et les moteurs hors-bord. Ainsi, l'Agence les

quite sensibly, it gave them time and flexibility to get there. It also predicted that the real world impact would not be felt until 2030, when all the old engines had been replaced.

In this country, we do not have such regulations. We have a memorandum of understanding with manufacturers, which sounds good but, as always, the devil is in the details. Our manufacturers have not committed to reduce the emissions of engines sold in Canada by 75 per cent. Instead, they promise that engines available for sale in Canada will have a certificate of conformity with the EPA regulations and a permanent label.

The subtle and important difference is that the EPA program allows for corporate averaging of emissions. Companies can keep producing dirty two-strokes as long as engines are offset by more and bigger clean technology engines. Part of the formula includes sales in the U.S. Only engines produced for export are exempt.

The Canadian voluntary program makes no mention of corporate averaging and is not based on actual sales. Manufacturers agreed, starting in 2001, to sell only engines that had a certificate of conformity with EPA rules. It does not matter whether the conforming engines are more polluting two-strokes. They argued that corporate averaging would not work in Canada. Here is the reasoning. In the outboard engine market, for example, Canadians tend to buy engines about half the size of those purchased in the U.S. It is much easier to build a cleaner, bigger engine and to get offset credits for it than to build a powerful lightweight and clean small engine.

Our government, understandably, did not want to drive our manufacturers out of business with regulations they could not meet. It agreed to a voluntary program that takes no account of the emissions created by the engines sold to Canadians. It is a huge hole in the Canadian program. The Sierra Club and the Federation of Ontario Cottages Association warned about three years ago that consumers could be misled by the EPA label, mistakenly thinking they were buying an eco-friendly product. They also warned that we could be the dumping ground for dirty engines produced in the United States. There is some evidence to support that.

In 1998, when the EPA rules came into effect in the United States, personal watercraft imports into Canada rose sharply and continued to rise. They jumped to \$14 million by 2000. These statistics do not tell us whether the imports were powered by conventional two-strokes or cleaner technologies. I hope that, when the Manufacturers Association appears here, they will give us the data that will show exactly how many engines of the various types have been sold in the last seven years.

somme de réduire leurs émissions d'hydrocarbures de 75 p. 100, mais elle leur laisse amplement de temps et de souplesse pour y arriver. Elle prévoit également que cette mesure n'aura pas réellement d'effet mondial sensible avant 2030, lorsque tous les vieux moteurs auront été remplacés.

Dans notre pays, nous n'avons pas de règlement semblable. Nous avons un protocole d'entente avec les fabricants, ce qui semble bien, mais comme toujours ce sont les détails qui posent problème. Nos fabricants ne se sont pas engagés à réduire le taux d'émissions des moteurs vendus au Canada de 75 p. 100. À la place, ils ont promis que les moteurs mis en vente au Canada porteraient un certificat de conformité au règlement de l'EPA ainsi qu'une étiquette durable.

La grande subtilité, c'est que le programme de l'EPA autorise les entreprises à appliquer une moyenne d'émissions. Ainsi, les sociétés peuvent continuer de produire des moteurs à deux temps polluants, tant que ceux-ci sont éclipsés par une quantité supérieure de moteurs plus gros et plus propres. La formule tient compte des ventes aux États-Unis. Seuls les moteurs destinés à l'exportation sont exempts de l'application de cette règle.

Le programme volontaire canadien ne fait aucune mention du recours des sociétés à des moyennes ni ne se fonde sur les ventes réelles. Les fabricants ont accepté de ne vendre que des moteurs certifiés conformes aux règles de l'EPA à partir de 2001. Peu importe si les moteurs conformes sont des moteurs à deux temps très polluants. Les fabricants ont affirmé qu'il ne serait pas possible de procéder par moyenne d'émissions au Canada. Le raisonnement est le suivant: dans le marché des moteurs hors-bord, par exemple, les Canadiens ont tendance à acheter des moteurs environ deux fois plus petits que ceux achetés aux États-Unis. Or il est beaucoup plus facile de fabriquer un gros moteur propre et d'obtenir des crédits compensatoires pour ce faire que de fabriquer un petit moteur puissant, léger et propre.

Bien entendu, notre gouvernement ne voulait pas nuire aux fabricants en leur imposant des règlements qu'ils ne pouvaient pas respecter. Il a donc adopté un programme volontaire qui fait abstraction des émissions rejetées par les moteurs vendus aux Canadiens. Ainsi, il y a une brèche immense dans le programme canadien. Le Sierra Club et la Federation of Ontario Cottagers' Association nous ont avertis il y a trois ans que les consommateurs pourraient être trompés par l'étiquette de l'EPA et croire à tort qu'ils achètent un produit écologique. Ils nous ont également avertis que le Canada pourrait être l'endroit idéal pour écouler les moteurs polluants produits aux États-Unis. Des preuves l'attestent.

En 1998, lorsque les règles de l'EPA sont entrées en vigueur aux États-Unis, les importations de motomarines au Canada ont augmenté remarquablement et elles continuent de croître. En 2000, les ventes s'élevaient à 14 millions de dollars. Ces statistiques ne nous disent pas si les embarcations importées sont munies d'un moteur à deux temps classique ou d'un moteur plus propre. J'espère que l'association des fabricants, lorsqu'elle comparaitra devant nous, va nous fournir des données nous indiquant exactement combien de moteurs des différents types ont été vendus au cours des sept dernières années.

The agreement with our manufacturers does not include regulations under the Canadian Environmental Protection Act. The government said in the spring of 2000 that Canada would model our regulations on EPA standards. In fact, under the Canada-U.S. agreement, the government made that commitment to the U.S., but the target date for these regulations is for 2005.

In the face of federal inaction, many provinces and municipalities are acting. In New Brunswick, in the interests of protecting 30 watersheds, all two-stroke engines are banned, and all boats with engines greater than 10 horsepower are prohibited. That eliminates all personal watercraft.

Quebec is proposing to ban all gas-powered motors on lakes smaller than one square kilometre and four square kilometres if the lake is used for drinking water. Ontario has unilaterally banned boats from provincial parks, and even Parks Canada has said no to personal watercraft inside the parks.

As for the municipalities, some of them have quietly allowed bans to go ahead. One municipality, the District of Saanich on Vancouver Island, was not so quiet and stood up to threats of legal action that were apparently hollow.

However, there is an important constitutional question here: The federal government has sole constitutional authority over navigation and any restriction that may be placed on it. It has not defended that authority on either coast, nor has it provided communities with an alternative to protecting its environment. The boating restriction regulation process could provide the solution. Bill S-10 provides a solution within the constitutional division of powers. Therefore, if for no other reason than to give the provinces and municipalities the solution they have grown tired of waiting for, we should pass this bill.

I will not dwell on the other environmental impact, that is, the adverse effect on wildlife. The section in the briefing book by the American Canoe Association speaks to that. The director of the North American Loon Fund believes that personal watercraft present the greatest threat to breeding loon populations.

In tab 5 is a summary of an excellent paper on the matter of noise, written by another of our proposed witnesses. You will also see what one manufacturer has been doing to reduce noise emissions. You will see the chart that puts the quieter Sea-doo in a decibel range between a vacuum cleaner and city traffic.

One of the bill's supporters wrote that she lives on the Rideau Canal where the noise of PWCs reaches disturbing levels and compared it to living alongside the 401. Intuitively, she was not far off.

L'entente conclue avec nos fabricants ne tient pas compte du règlement pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Le gouvernement a dit au printemps 2000 que le Canada s'inspirerait des normes de l'EPA pour élaborer son règlement. En fait, le gouvernement s'y est engagé aux termes de l'entente entre le Canada et les États-Unis, mais la date butoir du règlement nous porte à 2005.

Devant l'inaction du gouvernement fédéral, bon nombre de provinces et de municipalités passent à l'action. Au Nouveau-Brunswick, afin de protéger 30 bassins hydrographiques, tous les moteurs à deux temps sont frappés d'interdiction, de même que tous les bateaux munis de moteurs de plus de dix chevaux, ce qui comprend l'ensemble des motomarines.

Le Québec envisage d'interdire tous les moteurs à essence sur les lacs de moins d'un kilomètre carré et sur ceux de moins de quatre kilomètres carrés si leurs eaux servent à l'alimentation en eau potable. L'Ontario a décidé unilatéralement d'interdire les embarcations dans les parcs provinciaux et même Parcs Canada refuse d'admettre des motomarines dans les parcs.

Du côté des municipalités, certaines ont tranquillement laissé les interdictions s'imposer. Une municipalité, toutefois, le district de Saanich sur l'Île de Vancouver, n'est pas restée si tranquille et a menacé d'intenter des poursuites, mais ces menaces sont apparemment restées vaines.

Cependant, il y a une réalité constitutionnelle importante: la navigation et toute restriction s'y appliquant est une sphère de compétence exclusive au gouvernement fédéral. Celui-ci n'exerce son pouvoir sur aucune des côtes, ni n'offre de solution de rechange aux collectivités pour protéger leur environnement. Le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux pourrait être une solution. Le projet de loi C-10 serait une solution adaptée à la répartition constitutionnelle de pouvoirs. Ainsi, ne serait-ce que pour offrir aux provinces et aux municipalités la solution qu'elles sont lassées d'attendre, nous devrions adopter ce projet de loi.

Je ne vais pas m'étendre sur les autres effets environnementaux, soit les effets néfastes sur la faune. La partie du cahier d'information produite par l'American Canoe Association aborde cette question. Le directeur du North American Loon Fund croit que les motomarines sont la plus grande menace à la survie des populations de huards en nidification.

Au cinquième onglet, vous allez trouver le résumé d'un article excellent sur le bruit. Il a été écrit par un autre témoin que nous proposons d'entendre. Vous verrez ce qu'un fabricant a fait pour réduire les émissions de bruit de ses moteurs. Un tableau montre que la motomarine la plus silencieuse émet des décibels d'une intensité variant entre le niveau sonore d'un aspirateur et celui du trafic routier.

L'une des partisans du projet de loi a écrit qu'elle vivait près du canal Rideau, où le bruit des motomarines était comparable à celui des voitures sur l'autoroute 401. De façon intuitive, elle visait plutôt juste.

Last June, the Coast Guard proposed new regulations that require mufflers on small vessels. However, officials say they will not apply to personal watercraft or any other vessel that has its exhaust below water. This does not take into consideration that, during wake jumping, personal watercraft become airborne and emit a distinct whine.

Other countries have dealt with the same problems. In the U.S., boating restrictions are a state, not a federal matter. The Swiss have banned personal watercraft outright. However, the U.S. example is the one most comparable to our own because we share waterways and have similar statistics.

When we look to U.S. regulations, we see that 51 states set a minimum age for personal watercraft drivers, and Canada's minimum age of 16 compares favourably to age limits elsewhere. Forty-four states have put limits on wake jumping, and 38 states have bans in specific areas and 12 states have set specific speed limits. We do not have any of these limits anywhere for personal watercraft.

In the U.S., the Personal Watercraft Industry Association has developed model legislation. Many states have adopted the measures that the U.S. manufacturers recommend. Others have gone further. New York State has adopted an approach similar to this bill. In the U.S. it is called "home rule."

I started work on this five years ago. One reason was that a young man was killed on my lake in a PWC accident. When you see the strong vocal support, there is often a history of a tragic death. People in British Columbia, in Ontario, on Lake Magog in Quebec all have first-hand knowledge of such tragedies.

Work on this bill began about five years ago, but last month some members of the boating community who have opposed this bill began work on an alternative that, frankly, is not very different. They too want the minister to use the boating restriction regulation process. They want him to fix the process to make it more user-friendly. Rather than looking at personal watercraft specifically, they want to look at the behaviour of the drivers of these craft and other craft in the future that require restrictions in the interests of safety, the environment and everyone's enjoyment of the waterways. Maybe our witnesses will tell us how that concept is developing.

I welcome any action by the minister that would make this bill redundant.

En juin dernier, la Garde côtière a proposé un nouveau règlement afin que toutes les petites embarcations soient munies d'un silencieux. Cependant, les fonctionnaires ont affirmé que ce règlement ne s'appliquerait pas aux motomarines ni aux embarcations dont les tuyaux d'échappement se trouvent sous l'eau. Cela ne tient pas compte du fait que lorsque la motomarine saute dans des sillages, elle s'élève au-dessus de l'eau et émet un sifflement distinct.

D'autres pays se sont penchés sur les mêmes problèmes. Aux États-Unis, les restrictions applicables à la navigation de plaisance relèvent des États et non du gouvernement fédéral. Les Suisses ont interdit carrément les motomarines. Cependant, l'exemple des États-Unis est celui qui se compare le mieux au nôtre, parce que nous avons certains cours d'eau en commun et que nos statistiques sont similaires.

En examinant les règlements américains, on se rend compte que 51 États prescrivent un âge minimal pour la conduite d'une motomarine. L'âge minimal de 16 ans établi au Canada se compare favorablement aux limites d'âge établies ailleurs. Quarante-quatre États imposent des restrictions sur les sauts dans les sillages, tandis que 38 États prescrivent des interdictions diverses et 12 fixent des limites de vitesse. Nous n'imposons aucune limite semblable applicable aux motomarines.

Aux États-Unis, la Personal Watercraft Industry Association a élaboré une loi modèle. Beaucoup d'États ont adopté les mesures recommandées par les fabricants américains. D'autres sont allés plus loin. L'État de New York a opté pour une formule se rapprochant de notre projet de loi. Aux États-Unis, on parle d'indépendance législative.

J'ai commencé à travailler à ce dossier il y a cinq ans. J'ai entrepris mes démarches après qu'un jeune homme a été tué sur mon lac dans un accident de motomarine. Lorsque l'appui est manifeste et que les gens le disent à voix haute, c'est souvent qu'il y a eu des morts tragiques. Les gens de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du lac Magog au Québec savent tous très bien ce que signifie de telles tragédies.

J'ai commencé à travailler à ce projet de loi il y a environ cinq ans, mais le mois dernier, certains membres de l'industrie de la navigation de plaisance qui s'opposent à ce projet de loi ont commencé à préparer une solution de rechange au projet de loi, qui n'en diffère pas beaucoup, pour être honnête. Ils veulent eux aussi que le ministre exerce les pouvoirs que lui confère le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Ils veulent qu'il établisse des règles plus conviviales. Plutôt que d'étudier les motomarines elles-mêmes, ils souhaitent se pencher sur le comportement des conducteurs de ces embarcations et d'autres embarcations auxquelles devraient s'appliquer des restrictions dans l'avenir pour des raisons de sécurité, pour protéger l'environnement et pour que tous puissent profiter des plans d'eau. Peut-être nos témoins nous diront-ils comment ce concept évolue.

Je serais très heureuse que le ministre prenne des mesures qui rendraient ce projet de loi redondant.

Bill S-10 is a housekeeping bill. It addresses the serious problems caused by personal watercrafts, and it recognizes that the federal government has the constitutional authority over navigation to deal with these problems rationally. It also recognizes that turning a blind eye to the problems has not, and will not, solve them.

I think the most important thing to have some local control, to allow local communities to impose whatever restrictions they feel are required and justified for their own lakes, whether it be limits on wake jumping, restricted hours of use, no-go zones where people swim or there are loons' nests, more stringent restrictions on small lakes and sources of drinking water, and a ban wherever they think that is necessary, but not necessarily a ban.

That is what passage of this bill will accomplish.

Senator Cochrane: At the beginning you mentioned that there might be just one thing that the minister could do. Could you elaborate?

Senator Spivak: He could put in a schedule designated to deal with PWCs. That is what this bill is asking him to do. If he did that, as well as what other people are proposing, it would make applying for boating restrictions easier. It takes about 20 steps for anybody to try to impose a restriction on boats, and at any stage in that process some bureaucrat can say, "No, it will not work. It is finished."

For example on a small lake next to mine, people wanted to consider personal watercraft restrictions, but they were discouraged to do so by the RCMP.

If the minister were to put in this schedule, it would be easier for someone to get access to the powers that be and to apply for a restriction.

Senator Cochrane: Is there a provision here for the federal government to give jurisdiction to the provinces or the municipalities?

Senator Spivak: No.

Senator Cochrane: Do they not need to be involved?

Senator Spivak: You cannot do that. Yes, the municipalities and the provinces police the problem. However, all waterways are under federal jurisdiction. For example, on the Red River in Winnipeg, somebody wanted to licence sea-doo's for rental, and city council got up in arms because all the residents living on the waterway were up in arms, so they did not allow that. However, it is not really within their jurisdiction. It is the federal government's jurisdiction. At this point, no one has challenged it. None of the manufacturers want to challenge any of the municipalities that are putting in these restrictions. However, all the court cases on other matters have shown that, even if it is for a good reason, they cannot allow the municipalities to do that. I believe there was such a case concerning noise. It is a federal government jurisdiction.

Le projet de loi S-10 en est un d'ordre administratif. Il porte sur les graves problèmes attribuables aux motomarines et confirme le fait que la navigation de plaisance relève du gouvernement fédéral selon la constitution et que c'est lui qui doit régler ces problèmes de façon rationnelle. Il atteste également qu'il n'a jamais été une solution de se fermer les yeux devant des problèmes et que ce ne le sera jamais.

Je pense que le plus important consiste à exercer un contrôle local, à permettre aux collectivités locales d'imposer les restrictions qu'elles jugent appropriées et justifiées sur leurs lacs. Ainsi, il est important qu'elles puissent imposer des restrictions quant aux sauts dans les sillages ou aux heures d'utilisation, créer de zones réservées aux nageurs ou à la nidification des huards, prescrire des limites particulièrement sévères sur les petits lacs et dans les bassins servant à l'alimentation en eau potable ou interdire les motomarines dans certains cas, mais pas nécessairement les interdire complètement.

Voilà ce à quoi servira l'adoption de ce projet de loi.

Le sénateur Cochrane: Au début de votre exposé vous avez mentionné qu'il y avait une chose que le ministre pourrait faire. Pouvez-vous nous donner plus de détails?

Le sénateur Spivak: Il pourrait créer une annexe sur les motomarines. C'est ce qu'on lui demande de faire par ce projet de loi. S'il le faisait, comme d'autres personnes le proposent, il serait bien plus simple de demander des restrictions à la navigation de plaisance. Quiconque veut imposer une restriction aux bateaux doit franchir environ 20 étapes, et en tout temps des bureaucrates peuvent s'y opposer, un point c'est tout.

Par exemple, sur un petit lac tout près du mien, les gens envisageaient d'imposer des restrictions aux motomarines, mais la GRC les en a découragés.

Si le ministre ajoutait une annexe, les gens pourraient enclencher l'exercice des pouvoirs préexistants plus facilement et demander une restriction.

Le sénateur Cochrane: Y a-t-il une disposition permettant au gouvernement fédéral de conférer des pouvoirs aux provinces ou aux municipalités?

Le sénateur Spivak: Non.

Le sénateur Cochrane: Ne faudrait-il pas leur en attribuer?

Le sénateur Spivak: C'est impossible. Il est vrai que les municipalités et les provinces exercent un contrôle. Cependant, toutes les voies navigables sont de compétence fédérale. Par exemple, sur la rivière Rouge à Winnipeg, quelqu'un a tenté d'obtenir l'autorisation de mettre des motomarines en location, mais le conseil de ville s'y est opposé, parce que tous les résidents vivant aux abords de la voie navigable s'y opposaient. Il n'a donc pas donné son autorisation. Cependant, ce n'était pas vraiment du ressort de la ville. C'est du ressort du gouvernement fédéral. Jusqu'à maintenant, personne ne l'a contesté. Aucun des fabricants ne veut intenter des poursuites contre les municipalités qui imposent des restrictions. Cependant, toutes les affaires qui ont été portées devant les tribunaux à d'autres égards montrent que même si elles ont une bonne raison de le

Senator Cochrane: I realize waterways are under federal jurisdiction.

What age must a person be before he or she can operate one of these watercraft in Canada?

Senator Spivak: No one under 16 can operate one these.

Senator Cochrane: Must the person have a licence?

Senator Spivak: I think so. As I explained, they have to write a test and have a boating card.

Senator Cochrane: Do we have the number of injuries or deaths caused each year by these personal watercrafts?

Senator Spivak: Only from the hospital, because the Coast Guard does not keep those statistics. The hospital keeps data on emergency injuries.

Senator Cochrane: Do we have that?

Senator Spivak: Yes, you have that information in your briefing book. Although our Coast Guard does not keep statistics, when you look at the U.S. Coast Guard's numbers, they are horrendous — plus the number of recalls. I could not believe that figure; it is astounding.

Senator Cochrane: Could you elaborate about the threats in Vancouver? Did you say they were hollow threats?

Senator Spivak: In Saanich, there were threats of legal action because of the ban of all watercraft. In the end, that did not materialize. They were not subjected to a court case.

It is interesting to note however that, although PWCs were banned in Saanich, personal watercraft are operated at a nearby lake and no one has complained. The people in Saanich put up signs saying, "No PWCs," and that has worked. If the local community is persistent, I think people respond to whatever the local community wants in the end.

Senator Christensen: You were saying that there is a restriction process that people can go through now.

Senator Spivak: There is a process that allows for the banning of all boats.

Senator Christensen: Is it all or nothing?

Senator Spivak: Yes, that is the problem. There are all kinds of schedules all over Canada. Some specify that all boats cannot go so many metres from the shore, and that would probably include personal watercraft. However, there is nothing to allow a community that wants to just deal with the PWC problem, and not bring into that net all other boats. Even when they try to do that, they are discouraged.

faire, les municipalités ne peuvent imposer de restrictions. Je crois qu'il y a eu une poursuite concernant le bruit. C'est une sphère de compétence fédérale.

Le sénateur Cochrane: Je comprends bien que les voies navigables sont de compétence fédérale.

Quel âge une personne doit-elle avoir pour pouvoir conduire une motomarine au Canada?

Le sénateur Spivak: Aucune personne de moins de 16 ans ne peut en conduire une.

Le sénateur Cochrane: Faut-il un permis?

Le sénateur Spivak: Je le crois. Comme je l'ai expliqué, on doit subir un examen, puis on reçoit une carte de navigation de plaisance.

Le sénateur Cochrane: Savons-nous combien de blessures ou de morts sont attribuables chaque année aux motomarines?

Le sénateur Spivak: Seuls les hôpitaux peuvent nous renseigner, parce que la Garde côtière ne compile pas de statistiques à cet égard. Les hôpitaux, toutefois, conservent des renseignements sur les blessures observées dans les urgences.

Le sénateur Cochrane: En avons-nous?

Le sénateur Spivak: Oui, l'information se trouve dans votre cahier d'information. Bien que notre garde côtière ne tienne aucune statistique sur le sujet, nous pouvons observer les données de la Garde côtière américaine. Les chiffres sont épouvantables, et il faut y ajouter le nombre de rappels. Je n'en croyais pas mes yeux, c'est ahurissant.

Le sénateur Cochrane: Pouvez-vous nous parler des menaces à Vancouver? Avez-vous dit que des menaces vaines ont été brandies?

Le sénateur Spivak: À Saanich, certaines personnes ont menacé la municipalité de poursuites pour avoir interdit toutes les motomarines. En fin de compte, ces menaces ne se sont pas concrétisées. Aucune poursuite n'a été intentée.

Il est toutefois intéressant de souligner que même si les motomarines ont été interdites à Saanich, les motomarinistes se promènent sur un lac voisin et personne n'a déposé de plainte. Les habitants de Saanich ont installé des affiches «Motomarines interdites», et elles ont été respectées. Si la collectivité locale tient bon, je pense que les gens finissent par se plier à ses désirs.

Le sénateur Christensen: Vous dites qu'il existe déjà un mécanisme de restriction auquel les gens peuvent recourir?

Le sénateur Spivak: Il existe un mécanisme permettant d'interdire tous les bateaux.

Le sénateur Christensen: C'est tout ou rien?

Le sénateur Spivak: Voilà le problème. Il y a toutes sortes d'annexes au Canada. Certaines dictent qu'aucune embarcation ne peut s'approcher de tant de mètres de la rive, et cela touche probablement les motomarines. Cependant, rien n'autorise les collectivités à prendre des mesures qui s'appliqueraient aux motomarines seulement et non à toutes les embarcations. Même lorsqu'elles essaient de le faire, on le leur déconseille.

Senator Christensen: Are there provisions for municipalities to ban either all or specific boats on waterways that are not navigable waterways, say a closed lake without inlets or outlets?

Senator Spivak: I think the process applies to all lakes. They are all considered navigable.

The boating regulations are in the briefing book. You have to go through many steps.

Senator Christensen: Are those communities that are putting up banning notices doing it without any legislation behind them other than, perhaps, a bylaw?

Senator Spivak: Yes, that is the case for communities that are banning PWCs. They are just tired. They do not want these watercraft on their waterway. I do not know if they are banning. In some cases, they are just imposing restrictions on the speed. If this bill does not pass and the minister does not put it in the schedule, that is what they will continue to do.

There is a lot of awareness about this question, and I would like to think some of it is because of the introduction of these proposed measures. However, people also are very much aware of what they want or do not want on their lakes. They should be able to do it easily, without too much hassle, and with the community in accord.

You have to pass a resolution. The minister could designate what is the local community. The debate about whether to restrict water skiing or do whatever, has been going on for years.

Senator Christensen: From an environmental point of view, you said that Canada does not have any requirements that we to go from two-stroke engines to four-stroke engines.

Senator Spivak: There is a memorandum of understanding between the manufacturer and the government. It is voluntary, but the minister will bring in emissions regulations under the Canadian Environmental Protection Act, although we do not know exactly when that will be done. Clean air is at the forefront of his mind now, so there will be progress on that issue.

Senator Christensen: Are we are dealing with a serious environmental issue, as well as the nuisance issue?

Senator Spivak: There are 50,000 dirty, two-stroke engines out there. It will take a long time to get all of them off the water.

Senator Christensen: Is damage to wildlife occurring?

Senator Spivak: Yes, there has been terrible damage to nesting birds and fish.

The Acting Chairman: You did say the minister has the power to designate what a municipality or an area is. Since municipalities in Canada are the creatures of the provinces, I do not think that any federal minister could possibly do that.

Senator Spivak: I misspoke. The question the minister would recognize is what constitutes the local community. He will not say that a certain area is not a municipality.

Le sénateur Christensen: Y a-t-il des dispositions permettant aux municipalités d'interdire toutes les embarcations ou des embarcations particulières sur les plans d'eau qui ne sont pas des voies navigables, sur un lac fermé sans ruisseau ni chenal, par exemple?

Le sénateur Spivak: Je crois que ces dispositions s'appliquent à tous les lacs. Ils sont tous considérés comme des voies navigables.

Le règlement sur la navigation de plaisance se trouve dans le cahier d'information. Il faut suivre de nombreuses étapes.

Le sénateur Christensen: Tous ces groupes qui diffusent des avis d'interdiction le font-ils sans se fonder sur une loi ni même un règlement municipal?

Le sénateur Spivak: Oui, c'est le cas des municipalités qui interdisent les motomarines. Elles sont lasses. Elles ne veulent plus de ces embarcations sur leurs voies navigables. Je ne sais pas si elles les interdisent. Dans certains, elles imposent seulement des limites de vitesse. Si ce projet de loi n'est pas adopté et que le ministre ne modifie pas l'annexe, c'est ce qu'elles vont continuer de faire.

Beaucoup de gens sont conscients du problème, et j'aimerais croire que c'est en partie grâce à la présentation des mesures proposées. Cependant, les gens savent également très bien ce qu'ils veulent et ce qu'ils ne veulent pas sur leurs lacs. Ils devraient être en mesure d'imposer des restrictions sans trop d'histoires et avec l'accord de leur collectivité.

Il faut adopter une résolution. Le ministre pourrait définir ce qu'on entend par collectivité locale. Le débat à savoir s'il faut restreindre le ski nautique ou autre chose dure depuis des années.

Le sénateur Christensen: Sur le plan environnemental, vous dites qu'il n'y a aucune obligation de remplacer les moteurs à deux temps par des moteurs à quatre temps au Canada.

Le sénateur Spivak: Il y a un protocole d'entente entre le fabricant et le gouvernement. Celui-ci est volontaire, mais le ministre va adopter un règlement sur les émissions en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, sauf que nous ne savons pas exactement quand il le fera. L'air pur est sa priorité absolue en ce moment, les choses devraient donc progresser.

Le sénateur Christensen: S'agit-il d'un grave problème environnemental ou d'une nuisance?

Le sénateur Spivak: Il y a actuellement 50 000 moteurs à deux temps qui polluent l'environnement. Il faudra beaucoup de temps avant qu'ils ne soient tous hors de l'eau.

Le sénateur Christensen: Perturbent-ils la faune?

Le sénateur Spivak: Oui, ils sont des effets terribles sur la reproduction des oiseaux et des poissons.

La présidente suppléante: Vous avez dit que le ministre avait le pouvoir de définir ce qu'on entendait par municipalité ou par région. Comme les municipalités sont des créations des provinces au Canada, je doute qu'un ministre fédéral puisse les définir.

Le sénateur Spivak: Je me suis mal exprimée. Le ministre va déterminer en quoi consiste la collectivité locale. Il ne dira pas qu'une certaine zone ne correspond pas à une municipalité.

The Acting Chairman: He is going to say it is a municipality, and I do not believe he has the power to do so.

Senator Spivak: You might be correct.

Ms. Barbara Robson, Assistant to Senator Spivak: Under this legislation, the term is "local authority," and that was understood in most cases to be a municipality. However, in some cases, it would be a cottage association and the minister would have the power to designate who is a local authority.

The Acting Chairman: Our witness for part one of our meeting this evening, Dr. Nyboer, is here. I will vacate the chair and turn it back over to Senator Spivak.

Senator Mira Spivak (Deputy Chairman) in the Chair.

The Deputy Chairman: Dr. Nyboer, from Simon Fraser University, is an ecological economist, and one of the authors of *The Cost of Climate Policy*. We are examining the emerging issues related to the implementation of the Kyoto Protocol.

Dr. John Nyboer, Ecological Economist, Simon Fraser University, as an individual: I am honoured to be called to speak with you about issues arising from the ratification of the Kyoto Protocol and our corporate response to it. This marks a peak in the expression of my own conviction that our stewardship of this earth — our care and concern for the environment — is crucially important to the sustainable well-being of human kind and all the creatures and living things that God placed on this earth under our responsibility. I have believed this since my youth; I taught this when I was a high school teacher; I extol this in my lectures; and I proclaim it internationally in my overseas speaking engagements. I am pleased to come before the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources to do the same.

Rather than repeat what I have already provided in my notices to you, I would like to speak to you about what I see as a necessary component to realizing sustainability and, in this case the ultimate goal of the Kyoto Protocol, a resolution to the threat of climate change.

While I will make reference to what I have written in my brief submission, this component that I speak of reflects, in my opinion, our society's view of itself with respect to our environment, and how this view must now change out of necessity.

I wish to address what must happen for this societal view to change. Part of this "happening" is reflected in that noble goal of placing upon each Canadian a responsibility to face the issue of possible climate change in his or her personal life — "the one-tonne challenge." While I do not want to suggest that this one-tonne challenge is the epitome of policies, it could be a singularly powerful approach to a change that I feel must occur.

La présidente suppléante: Il va donc déterminer que telle zone correspond à une municipalité et je ne crois pas qu'il ait le droit de le faire.

Le sénateur Spivak: Vous avez peut-être raison.

Mme Barbara Robson, adjointe du sénateur Spivak: Dans ce projet de loi, le terme utilisé est «autorité locale», et dans la plupart des cas il a été établi que l'autorité locale correspondait à une municipalité. Cependant, dans certains cas, il pourrait s'agir d'un regroupement de chalets, que le ministre aurait le droit de désigner comme une autorité locale.

La présidente suppléante: M. Nyboer, témoin prévu pour la première partie de notre séance de ce soir, est arrivé. Je vais quitter le fauteuil et le rendre au sénateur Spivak.

Le sénateur Mira Spivak (vice-présidente) prend le fauteuil.

La vice-présidente: Monsieur Nyboer, de l'Université Simon Fraser, est un écolo-économiste et un des auteurs de *The Cost of Climate Policy*. Notre étude porte sur de nouvelles questions concernant la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

M. John Nyboer, économiste écologiste, Université Simon Fraser, à titre personnel: Je me sens privilégié d'avoir été invité à prendre la parole au sujet de questions découlant de la ratification du Protocole de Kyoto et de la réaction de nos entreprises. En effet, le protocole coïncide tout à fait avec ce que j'ai toujours pensé, soit que l'intendance de la planète — le soin que nous prenons de l'environnement et la priorité que nous lui accordons — est d'une importance cruciale pour le bien-être durable de l'humanité et de tous les êtres vivants que Dieu a placés sous notre responsabilité sur cette terre. Jeune, je le croyais déjà. Je l'ai enseigné à mes étudiants de niveau secondaire, j'en chante les louanges dans mes conférences et je le proclame sur la scène internationale quand je suis invité comme conférencier à l'étranger. C'est donc avec plaisir que je me présente devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles pour en vanter les vertus.

Plutôt que de répéter ce que je vous ai déjà fourni par écrit, j'aimerais vous parler de ce que je conçois comme étant une composante essentielle à la réalisation de la durabilité et, dans le cas qui nous préoccupe, de l'objectif ultime du Protocole de Kyoto, soit l'élimination de la menace dont sont porteurs les changements climatiques.

Bien que je fasse allusion à mon bref mémoire, cette composante dont je vous parle reflète selon moi l'idée que se fait d'elle-même notre société en matière d'environnement et comment cette idée doit, par nécessité, changer.

Je souhaite vous parler de ce qu'il faut faire pour provoquer un pareil changement d'attitude. Entre autres, il faut avoir pour noble objectif d'imposer à chaque Canadien l'obligation d'assumer dans sa vie personnelle une part de responsabilité à l'égard des éventuels changements climatiques — «le défi de réduction d'une tonne». Bien que je ne veuille pas laisser entendre que ce défi est la quintessence des programmes, il représenterait une approche particulièrement efficace pour faire face à un changement à mon avis inéluctable.

I would like to approach this topic by reviewing how we got into this position; suggest how we might get out of it; and, finally, what must happen for this to occur. This final point is addressed in more detail in my written submission to the committee.

How did we get here? The explanation is fairly simple. We never consider all the possible outcomes to our various actions; we only consider the good ones. Historically, it has never been a problem because the capacity of our environment to absorb the “bads” from our actions has always exceeded our ability to generate them. However, now, when an increasing population with increasing demand multiplies the cumulative set of bad outcomes, the threat of them outweighing the good and pleasant outcomes appears menacingly on the horizon.

It is fundamentally a philosophical, dare I say religious, outlook that is the problem. Whether you think this is the result of a cyclical incarnates view of life, common among the eastern religions, that results in you attaining some ethereal nothingness, or nirvana; or if you are a tribal herdsman whose prowess is established by the size of your herds; or if you are a western economist, who sees these externalities in an economic system that suggests there are only two major players — those who produce and those who consume — forget the earth which is the provider of the resources and the receptacle for that discarded wealth; or if you believe that free enterprise capitalism and the fundamentalist Christian belief in God Bless America are inextricably tied, you come to the same problematic conclusion: We wind up abusing our supporting environment and making it unsustainable.

In my international travel, it is surprising how such a comment, “this fundamentally religious issue,” is regularly met with nods of agreement. Thus, it appears we are now facing a moral and an ethical dilemma. By our current actions, we have an effect on future generations of humans and all other living things and we must face a responsibility in spite of our history to practice principled stewardship. To keep that religious theme, we need a conversion experience.

As it pertains to this planet and to this universe, we need to see our function here differently, from a new and perhaps cleaner perspective. That has already begun to happen. Let me quote you various views on the issues, which will clarify this and will lead to the point at hand.

Lynn White, in 1967, wrote in a publication called *Science*, an article called “The Historical Roots of our Ecological Crisis.” He stated that what people do about their ecology depends on what they think about themselves in relation to the things around them. That is an important point because it can be viewed in many different ways. Here is one of them.

In 1991, Dave Foreman wrote, in *Wild Earth*, an extreme environmental magazine, the following:

J'aimerais aborder ce thème en passant en revue avec vous comment nous nous sommes retrouvés dans cette situation, puis suggérer des moyens de s'en sortir et, enfin, ce qu'il faut faire pour que cela se produise. Ce dernier point est traité plus en détail dans mon mémoire.

Comment en sommes-nous arrivés là? L'explication est plutôt simple. Nous ne tenons jamais vraiment compte de tous les éventuels résultats de nos divers actes. Nous ne voyons que les bons résultats. Cela n'a jamais posé de problème dans le passé parce que la capacité de notre environnement à absorber les mauvais résultats de nos actes a toujours excédé notre capacité à les produire. Toutefois, la population s'accroît, de même que la demande, ce qui multiplie l'effet cumulatif des mauvais résultats. Il est donc possible que ceux-ci en viennent à peser plus lourd que les bons résultats.

Le problème est essentiellement d'ordre philosophique, pour ne pas dire religieux. Que vous croyez en la réincarnation qui vous permet d'atteindre le nirvana, une croyance commune aux religions orientales, qu'on vous juge en fonction des biens que vous possédez, que vous soyez un économiste de l'Occident auquel ces externalités du système économique laissent croire qu'il n'y a que deux grands joueurs — les producteurs et les consommateurs —, que vous oubliiez la terre, qui fournit les ressources et qui est le réceptacle des biens jetés au rebut, ou que vous croyez que le capitalisme, la libre entreprise et le fondamentalisme à l'américaine sont inextricablement liés, vous en venez à la même conclusion problématique, soit que nous finissons par abuser de notre environnement et par lui enlever son caractère durable.

Dans mes voyages à l'étranger, j'ai été étonné de voir à quel point on est d'accord pour qualifier cette question comme étant essentiellement religieuse. Il semble donc que nous sommes actuellement confrontés à un dilemme à la fois moral et éthique. Les gestes que nous posons actuellement ont un effet sur les générations futures d'êtres humains et de tous les autres êtres vivants et il faut, en dépit de notre passé, faire face à l'obligation de pratiquer une intendance fondée sur des principes. En somme, pour respecter le thème religieux, il faut que nous nous convertissions.

Il faut que nous concevions notre place sur la planète et dans l'univers sous un angle nouveau et peut-être plus propre. Le mouvement est déjà amorcé. Permettez-moi de vous citer diverses vues sur la question qui vous éclaireront et vous aideront à comprendre de quoi je parle.

Lynn White a écrit, en 1967, dans une publication intitulée *Science*, un article portant sur les origines historiques de notre crise écologique. Selon lui, ce qu'on fait de notre écologie dépend de la conception qu'on a de nous-mêmes par rapport aux choses qui nous entourent. C'est là un point important parce qu'on peut l'interpréter de nombreuses façons. En voici une interprétation.

En 1991, Dave Foreman a écrit, dans *Wild Earth*, une revue écologiste extrémiste, ce qui suit:

...the extinction of Homo Sapiens would mean the survival for millions, if not billions, of earth-dwelling species. Phasing out the human race will solve every problem on earth, social and environmental.

I think that he is right but I am not sure that I would go to that measure.

On the other side, we have one from May 8, 2001 by Ari Fleischer, White House Press Secretary, who stated George W. Bush's position on whether Americans need to change their lifestyles to reduce energy consumption. He said:

That's a big no. The President believes that it's an American way of life, that it should be the goal of policy-makers to protect the American way of life. The American way of life is a blessed one.

In 1970, Francis Schaeffer, a philosopher from the same Judeo-Christian cultural background, wrote in a treatise called "Pollution and the Death of Man":

It is the biblical view of nature that gives nature a value in itself...all things are equally created by God... All things, including man, are equal in their origin, as far as their creation is concerned.

This leads us to another point of view. This is a quote from Wendell Barry in his 1990 book called, *Out of Your Car and Off Your Horse* wrote that the real work of planet saving would be small, humble and humbling and that, insofar as it involves love, pleasing and rewarding, the jobs will be too many to count, too many to report, too many to be publicly noticed or rewarded, and too small to make anyone rich or famous.

Wendell Barry provides the theme of our one-tonne challenge. Canada has ratified the Kyoto Protocol — one of 104 countries that has done so. If we all follow through, we may bring our collective emissions down to levels about 5 per cent below those of 1990. By the time the commitment period arrives, 2008-12, such a shift will only have a minor impact on the condition known as global warming. If we look beyond Kyoto, the targets will have to be significantly greater.

Thus, my first conclusion is that by ratifying the protocol, we begin to take a path that leads us to a different way of thinking about our consumer actions and about how we utilize resources, even though this first step may not have any noticeable impact on this perceived problem.

This issue is global. Cleaning up our own backyard is not enough. Everyone must clean up. Some of our yards are fairly neat. If the issue is global, those of us with means and with neat backyards should not be afraid to help those whose yards are not

[...] L'extinction de l'homme sapien se traduirait par la survie de millions, si ce n'est de milliards d'espèces vivant sur la terre. L'élimination graduelle de la race humaine résoudra tous les problèmes sur terre, d'ordre à la fois social et environnemental.

Je crois qu'il a raison, mais je ne suis pas sûr que j'adopterais une position aussi radicale.

À l'autre bout du spectre, Ari Fleischer, secrétaire de presse de la Maison-Blanche, a le 8 mai 2001 énoncé la position de George W. Bush concernant la nécessité pour les Américains de modifier leur style de vie de manière à réduire leur consommation d'énergie. Voici ce qu'il a dit:

C'est tout à fait exclu. Le président est convaincu que c'est là le mode de vie américain, que ceux qui arrêtent les politiques devraient chercher à le protéger. Le mode de vie américain est sacré.

En 1970, Francis Schaeffer, philosophe aux mêmes origines culturelles judéo-chrétiennes, a écrit dans un traité intitulé «Pollution and the Death of Man»:

C'est la conception biblique de la nature qui lui donne de la valeur comme telle [...] Toutes choses sont également créées par Dieu [...] Toutes choses, y compris l'homme, ont les mêmes origines.

Cela nous amène à un autre point de vue. Voici une citation de Wendell Barry, dans son ouvrage de 1990 intitulé *Out of Your Car and Off Your Horse*. Selon lui, le véritable travail qui consiste à sauver la planète se compose d'une multitude de petites tâches humbles et sans prétention qui, dans la mesure où il est question de faire quelque chose qu'on aime, qui soit plaisant et enrichissant, seront trop nombreuses pour être dénombrées, trop nombreuses pour faire l'objet de rapports, trop nombreuses pour être publiquement remarquées ou récompensées et trop petites pour enrichir qui que ce soit ou lui apporter la célébrité.

Wendell Barry fournit le thème du défi de réduction d'une tonne. Le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto — il est un des 104 pays à l'avoir fait. Si tous y donnent suite, il se peut que nous abaissions nos émissions collectives à des niveaux de 5 p. 100 inférieurs environ à ceux de 1990. Par le temps que débutera la période d'engagement, soit la période allant de 2008 à 2012, cette baisse n'aura que des répercussions mineures sur ce que nous appelons le réchauffement de la planète. En d'autres termes, si nous regardons au-delà de Kyoto, nous constatons que les objectifs visés devront être beaucoup plus grands.

Ma première conclusion est donc qu'en ratifiant le protocole, nous nous engageons sur un sentier qui conduit vers une façon de penser différente pour ce qui est des gestes que nous posons en tant que consommateurs et pour ce qui est la façon dont nous utilisons les ressources, même si ce premier pas n'a peut-être pas de répercussion notable sur le problème perçu.

L'enjeu est mondial. Il ne suffit pas de nettoyer notre propre cour. Chacun doit le faire. Certaines cours sont plutôt propres. Si l'enjeu est mondial, ceux d'entre nous qui en ont les moyens et dont la cour est propre ne devraient pas hésiter à aider ceux dont

so neat and who cannot easily afford to clean their yards. If we look carefully at our neat backyards, materially encumbered backyards, perhaps we need to carefully consider the state of the backyards from which we obtained those materials. Perhaps we have some stewardly responsibility there.

My point is that there are good opportunities for joint implementation and clean development mechanisms that we, as responsible stewardly benefactors of the world's resources, should address.

For example, given that most greenhouse gases arise from fossil fuel consumption, improving Third World energy efficiency significantly is far cheaper and far more helpful than improving our energy efficiency only marginally.

Given that we believe the gravity of the situation — and I do not think that that is always true because views are strongly different — it is unlikely that non-compulsory actions would suffice unless we undergo this conversion experience. While I strongly support, and would enhance, voluntary initiatives, it is unlikely that such initiatives alone would allow us to reach our Kyoto target. In suggesting that it is cheap and can be done in a voluntary way, we ignore actual costs that may not be monetary, such as the choice between public transit and cars, risks of investment in new technologies and consumers' preferences.

If these actions were cheaper, consumers with extra money may consume still more energy-consuming goods, such as decorative patio lighting or heaters. The incentive signals for producers and consumers must be immediate and substantial in order to move people in the right direction.

This then becomes the tricky goal of the policy-maker. One must provide the right incentives to reshape thinking and choices without the chooser feeling it was not his or her decision.

We have a number of policy options available, including voluntarism, command and control regulations, economic instruments such as subsidies and taxes, tax shifting, economy-wide tradable permits and sector-specific market-oriented regulations. These tools are valuable. They typically undergo a standard policy evaluation criteria set including administrative feasibility, effectiveness, economic efficiency and political acceptability.

Given our train of thought on compulsion to act, I provided a graphic in my submission on the degree of compulsoriness. In our book we construct a detailed policy package on what would approximate the reductions and cost estimates of our analysis on a national reduction target. This policy mix includes an

la cour est moins propre et qui n'ont pas les moyens de la nettoyer. Si nous examinons de près nos cours propres, mais matériellement encombrées, il faut peut-être s'arrêter à l'état des cours dont nous obtenons ces biens matériels. Nous avons peut-être une certaine responsabilité d'intendance à cet égard.

Ce que j'essaie de faire valoir, c'est qu'il existe de bonnes occasions d'adopter des mécanismes communs de mise en oeuvre et de développement propre qu'il faudrait examiner en tant que mécènes responsables sur le plan de l'intendance des ressources mondiales.

Par exemple, étant donné que la plupart des gaz à effet de serre sont produits par la consommation de combustibles fossiles, il coûte beaucoup moins cher et est beaucoup plus utile d'accroître l'efficacité énergétique du tiers monde que d'augmenter la nôtre seulement légèrement.

Étant donné que nous estimons que le problème est grave — je ne crois pas que ce soit toujours vrai, car les vues diffèrent beaucoup à ce sujet —, il est peu probable que des mesures facultatives soient suffisantes, à moins que nous ne vivions cette conversion. Bien que je sois un chaud partisan des initiatives volontaires et qu'il faille selon moi les accroître, il est peu probable qu'à elles seules, de pareilles initiatives nous permettraient d'atteindre la cible que nous nous sommes fixée dans le Protocole de Kyoto. En laissant entendre que la réalisation de pareils objectifs ne coûte pas cher et peut se faire de façon volontaire, nous ignorons les coûts réels qui ne sont peut-être pas d'ordre pécuniaire, par exemple le choix entre le transport en commun et l'automobile, les risques d'investir dans de nouvelles technologies et les préférences des consommateurs.

Si ces mesures étaient si bon marché, les consommateurs aux portefeuilles plus dodus consommeraient peut-être encore plus de biens énergivores, par exemple de l'éclairage décoratif pour les terrasses ou des appareils de chauffage pour le patio. Il faut que les signaux incitatifs envoyés aux producteurs et aux consommateurs soient immédiats et importants — autrement, rien de tout cela ne se produit.

Voilà donc le difficile objectif du décideur. Il faut offrir les bons stimulants afin de provoquer un changement d'attitude et des choix sans que la personne visée ait l'impression que la décision ne lui appartient pas.

Nous avons à notre disposition plusieurs options stratégiques, y compris le volontariat, des règlements de type spéculation et vérification, des instruments économiques comme les subventions et les crédits d'impôt, un déplacement du fardeau fiscal, un système de plafond et d'échange de permis applicable à l'ensemble du secteur économique et une réglementation sectorielle axée sur le marché. Ce sont là des outils précieux. Ils sont typiquement soumis à une évaluation en fonction de certains critères établis, y compris la facilité administrative, l'efficacité, l'efficience économique et l'acceptabilité politique.

Étant donné notre école de pensée concernant la compulsion à agir, j'ai fourni dans mon mémoire un tableau sur le degré de coercition. Dans notre ouvrage, nous élaborons un programme stratégique détaillé correspondant, en gros, aux réductions et aux estimations des coûts dont fait état notre analyse de l'objectif

enthusiastic but sober response to voluntarism, selected command and control regulations in the housing construction areas, for example, subsidies to support technologies, buildings and infrastructure especially by tax credits, sector-specific market-oriented regulations to drive some fundamental change, and a modest economy-wide cap and a trade system that operates mostly like a tax.

What about the one-tonne challenge? It is clearly a voluntary, no-compulsion, no-checking-on-compliance type of policy. It is not equitable in that there is great countrywide variation in the implications for people given their social and geographic position. It will require substantial support, both in terms of supporting programs and policies, as well as what I would call "shaping." That is, the policy will need to invoke enthusiasm for the goal, and it will need to provide opportunity for that enthusiasm to be expressed and rewarded.

Perhaps the biggest plus is that it places on each of us a responsibility to act morally and ethically. These strengths should be the focus of the program. This is not to say that those who do not follow the program are immoral or unethical. However, those that follow the program show a greater sense of both.

One must provide opportunity to exercise and encourage choice for acting. Supporting programs do play an important role. One can use something people hate as a tool for encouragement. For example making green car, greenhouses or green power GST free would have an impact on people because they do not like the GST, as long as this is coupled with the idea that this choice is more than just economically beneficial.

Labelling programs and active participation by other sectors would be helpful. Industry should advertise their efforts in terms of what they have done so that the people do not feel they are doing this alone. Raising expectations regarding the quality of construction of commercial and residential buildings, government-house-in-order type programs, celebrity support for efficiency vehicles and the like would make this conversion much more likely.

Our act to ratify is only the first step in a long but doable road to positive change in society's new theme of sustainability. The one-tonne challenge will play a much-needed role in that change.

Senator Buchanan: "God bless America and the American way of life." Interesting. What about God bless Canada and the Canadian way of life? As much as some people do not like to admit it, the Canadian way of life is equal to the American way of life.

national en matière de réduction. Cette stratégie inclut une réaction enthousiaste, mais sobre, au volontariat, certains règlements de type stipulation et vérification dans le domaine de la construction résidentielle par exemple, la subvention des techniques, des immeubles et de l'infrastructure d'appui au moyen particulièrement de crédits d'impôt, une réglementation sectorielle axée sur le marché pour encourager les changements fondamentaux et un système modeste de plafond et d'échange de permis applicable à l'ensemble du secteur économique qui fonctionne initialement comme une taxe.

Qu'en est-il du défi de réduction d'une tonne? Il s'agit de toute évidence d'une politique du genre volontaire, sans coercition, et sans vérification de la conformité. Elle n'est pas équitable, en ce sens que ses répercussions varient beaucoup à l'échelle du pays, étant donné la position sociale et l'emplacement géographique des gens. Elle exigera un appui conséquent, en termes à la fois de programmes de soutien et de politiques, de même que ce que je qualifierais de comportement «façonné». Par là, j'entends qu'il faudra que la politique suscite l'enthousiasme et qu'elle fournisse l'occasion d'exprimer et de récompenser cet enthousiasme dans la réalisation de l'objectif.

Son plus grand avantage est peut-être qu'elle impose à chacun d'entre nous une responsabilité morale et éthique d'agir. Ce sont là les forces sur lesquelles devrait miser le programme. Cela ne signifie pas que ceux qui ne suivent pas le programme sont immoraux ou manquent d'éthique. Toutefois, ceux qui l'appliquent ont un plus grand sens de moralité et d'éthique.

Il faut offrir l'occasion d'exercer le choix d'agir et l'encourager. Des programmes de soutien jouent vraiment un rôle important. On peut utiliser quelque chose que détestent les gens comme outil pour les encourager. Par exemple, en exonérant de la TPS les automobiles, les serres ou les énergies vertes, on provoquerait un changement d'attitude, parce que les gens n'aiment pas la TPS, à condition que cette mesure soit conjuguée à l'idée que ce choix n'est pas qu'avantageux sur le plan économique.

Des programmes d'étiquetage et une participation active des autres secteurs seraient utiles. Il faudrait que l'industrie fasse connaître ses efforts, pour que le public n'ait pas l'impression qu'il est le seul à faire sa part. En relevant les attentes à l'égard de la qualité de la construction d'immeubles commerciaux et résidentiels, en mettant en place des programmes de solutions maisons, en obtenant l'appui de célébrités pour des véhicules efficaces entre autres, on rendrait cette conversion beaucoup plus facile.

La ratification de l'objectif établi dans le Protocole de Kyoto n'est que le premier pas sur le chemin, long mais faisable, qui mène à un changement favorable dans le nouveau thème de la durabilité de la société. Le défi de réduction d'une tonne jouera un rôle indispensable dans ce changement.

Le sénateur Buchanan: «Le mode de vie américain est sacré». Voilà qui est intéressant. Le mode de vie canadien ne pourrait-il l'être lui aussi? Bien que certains n'aiment pas l'admettre, nous vivons comme les Américains.

I have heard it said many times that Americans love their cars. Canadians love our cars too. I suspect, without seeing the statistics, that Canadians drive as many cars on a per capita basis as they drive in the United States. We drive the big ones, the suburban vehicles. I see them everywhere.

I really do not know exactly what you mean when you say "God bless America and the American way of life." Do you relate that same saying to Canada?

Mr. Nyboer: I was quoting Ari Fleischer there. While there are many similarities, there are also some differences.

I quoted some poll statistics. From the polls it appears that Canadians tend to be more sensitive to those things than Americans. I am not sure why. I do not trust polls, and I do not think that they are terribly reliable.

Senator Buchanan: The only ones I trusted were the ones that I ran during eight provincial elections that I won.

Mr. Nyboer: We are very much like the Americans in that we fall under the same rubric with the material propensity that we have. That conversion experience of which I was speaking and the desire to see an important criterion for choice would include energy efficiency becoming a fundamental component of purchasing anything. When you go to an automobile salesman, he does not have to find out what the efficiency of the car is because no one ever asks the question. It should be the first question to which he has the answer because everyone should ask that question. It should be the same for the efficiency in the construction of housing.

A huge dilemma lies with this one-tonne challenge. It is an avenue on which we can approach this now, as we approached second-hand smoke as being a dilemma. When I was young, no one considered second-hand smoke at all. Suddenly it has had a significant effect on many things, including the law. That could happen here also if we approach this by pointing out that if people are not considering these things, they are not "in."

Senator Buchanan: I agree with you. We had a witness here a few weeks ago who made much sense as far as house efficiency was concerned. I took him to heart. I actually called 1-800-O Canada to find out how I could make my house more efficient and to save money. That is the big sale — to save money.

As soon as people hear that, by being more efficient in their homes, that is, cutting the draughts and being more conscious of heat loss, they will save money, they will react much quicker. I did.

You mentioned public transportation. In our area, use of public transportation is going down, not up. The Halifax metro area transportation system is losing money because people are driving more cars than ever before. They are not using the buses. They still have a love affair with automobiles. For some reason,

J'ai souvent entendu dire que les Américains sont amoureux de leurs automobiles. Les Canadiens ont aussi un sentiment d'attache assez particulier à l'égard des leurs. Je soupçonne, même sans avoir vu les données statistiques, que les Canadiens conduisent autant d'automobiles, par tête, que les Américains. Nous conduisons de grosses cylindrées. J'en vois partout.

J'ignore en réalité ce que vous entendez exactement par «Que Dieu bénisse l'Amérique et le mode de vie américain». Cela s'applique-t-il aussi au Canada?

M. Nyboer: Je citais Ari Fleischer. Bien qu'il y ait de nombreuses similarités, il existe aussi quelques différences.

J'ai cité quelques données statistiques issues d'un sondage. D'après celles-ci, il semble que les Canadiens ont tendance à être plus sensibles à ces choses que les Américains. Je n'en connais pas trop la raison. Je ne fais pas confiance aux sondages, car je ne les trouve pas très fiables.

Le sénateur Buchanan: Les seuls auxquels je fais confiance sont ceux que j'ai moi-même effectués durant les huit élections provinciales où j'ai été élu.

M. Nyboer: Nous ressemblons beaucoup aux Américains, en ce sens que nous avons la même tendance à acquérir des biens matériels. Cette conversion dont je parlais est le désir de voir, parmi les critères importants de choix, l'efficacité énergétique, qui deviendrait une composante fondamentale de l'achat. Quand vous faites le tour des concessionnaires pour acheter une automobile, le vendeur n'a pas à s'informer du rendement énergétique du véhicule parce que personne ne lui pose la question. Or, il faudrait que ce soit la première question à laquelle il réponde, car tout le monde devrait la poser. Il faudrait faire la même chose au sujet du rendement énergétique d'une habitation.

Le défi de réduction d'une tonne pose un énorme dilemme. Nous pouvons l'aborder comme nous l'avons fait pour la fumée secondaire. Quand j'étais jeune, nul ne pensait à la fumée secondaire. Tout à coup, elle a eu un effet important sur plusieurs choses, y compris sur la loi. Le même phénomène pourrait se produire si nous faisons ressortir que ceux qui ne tiennent pas compte de ces facteurs ne sont pas branchés.

Le sénateur Buchanan: Je suis d'accord avec vous. Nous avons entendu il y a quelques semaines un témoin très sensé au sujet de l'efficacité énergétique des maisons. J'ai suivi ses conseils. J'ai composé le 1-800-O-Canada pour savoir comment je pouvais rendre ma maison plus efficace et économiser de l'argent. Voilà un argument qui a beaucoup de poids, le fait d'économiser.

Les gens réagiront beaucoup plus rapidement s'ils apprennent qu'en ayant des maisons plus efficaces, c'est-à-dire qu'en diminuant les courants d'air et en étant plus conscients des pertes de chaleur, ils économiseront de l'argent. C'est ce que j'ai fait.

Vous avez mentionné le transport public. Dans notre région, l'achalandage des transports publics diminue, plutôt que d'augmenter. Le réseau de transport de la région métropolitaine d'Halifax perd de l'argent parce que les consommateurs prennent leur voiture plus que jamais. Ils ne prennent pas le bus. Ils sont

efficiency in their homes makes sense to people, because they will save money and they will burn fewer fossil fuels or oil. They do not react to cars in the same way. Why is that?

Mr. Nyboer: That is a good question and there have been many people who tried to search for an answer for that. Much of that deals with those things we call externalities. There is some benefit derived from privacy: you can smoke, drink your coffee, listen to music and not sit beside somebody who smells funny. Those things encourage people to take their cars, even though they lose time by doing so.

When I take the transit to Simon Fraser from my home, I have the opportunity to read, which I enjoy. It is my only time to read the newspaper. When I am sitting in my car, I cannot do that.

Senator Buchanan: You will do that, but most people will not.

Mr. Nyboer: I have here a an EnerGuide T-shirt. It says that I am 74 per cent efficient. I challenge each one of you in this room to beat that. The point here is that, by making this an encouragement thing, we can get people on to transit.

It cost me quite a bit to replace my single-pane windows in Vancouver with double-glazing. I took off the siding and installed more insulation. I discovered that parts of the wall had no insulation. I added a new furnace. My mother-in-law said to me that I was nuts and would never get that money back. She may be right, but I was doing it for other reasons. I resolved some sound issues with the better windows, as well as comfort issues. Those are not advertised.

With transit, we have to do the same thing, so that it becomes more than just a way of getting to work. I have friends who live in Mission, which is not far from Simon Fraser, but far enough that you may not want to take the car. They take the train, which is wonderful. They can sit down, drink their coffee and work on their computers and they love it.

Senator Buchanan: Getting back to the Kyoto accord, I oppose it for various reasons. One of the reasons was that Canada decided to go to the Kyoto accord and agreed to it, even though in Nova Scotia, for instance, we burn all kinds of coal. Unfortunately, it is not our own, indigenous coal any more. We bring it from places like Hampton Roads, Virginia, Michigan, Colombia. We burn coal.

toujours amoureux de leur automobile. Pour une raison quelconque, l'efficacité énergétique de leur maison leur semble logique, parce qu'ils économisent de l'argent et brûlent moins de combustible fossile ou de mazout. Leur réaction face à l'automobile n'est pas la même. Pourquoi?

M. Nyboer: Voilà une bonne question. De nombreuses personnes ont cherché la réponse. Une grande partie de cette réponse se trouve dans ce que nous appelons les externalités. On tire certains avantages de l'intimité que nous procure l'automobile: on peut y fumer, boire son café, écouter de la musique et on s'évite d'avoir à s'asseoir à côté de quelqu'un qui sent mauvais. Ce sont là des facteurs qui encouragent les gens à prendre leur automobile, même s'ils perdent du temps en le faisant.

Lorsque j'emprunte le transport en commun pour me rendre de la maison à l'Université Simon Fraser, je peux lire, et c'est une activité que je trouve très agréable. C'est le seul temps dont je dispose pour lire le journal. Par contre, lorsque je suis assis dans ma voiture, je ne peux le faire.

Le sénateur Buchanan: Vous acceptez de faire cela, mais la plupart des gens ne le feront pas.

M. Nyboer: Je porte un T-shirt EnerGuide. On peut y lire que j'ai une efficacité de 74 p. 100. Je défie quiconque dans cette pièce de faire mieux. Le point que je veux faire ressortir, c'est que si on en fait quelque chose d'encourageant, nous pouvons amener les gens à adopter le transport en commun.

Remplacer mes fenêtres à simple vitrage par des fenêtres à double vitrage dans ma résidence de Vancouver m'a coûté assez cher. J'ai enlevé le parement de ma maison et posé plus d'isolant. J'ai découvert qu'une partie des murs n'était pas isolée. J'ai fait installer un nouvel appareil de chauffage. Ma belle-mère a dit que j'étais fou et que jamais je ne récupérerais cet argent. Elle a peut-être raison, mais je l'ai fait pour d'autres raisons. Mes nouvelles fenêtres m'ont permis de résoudre certains problèmes de bruit, et des problèmes de confort. On ne fait pas de publicité sur ces avantages.

Dans le cas du transport en commun, il faut faire la même chose, de sorte que cela devient plus qu'un simple moyen de transport pour se rendre au travail. J'ai des amis qui vivent à Mission, qui n'est pas loin de l'Université Simon Fraser, mais suffisamment loin pour ne pas vouloir prendre la voiture. Ils prennent le train, ce qui est merveilleux. Ils peuvent s'asseoir, boire du café et travailler sur leurs ordinateurs; ils adorent cela.

Le sénateur Buchanan: Pour en revenir au Protocole de Kyoto, je m'y oppose pour diverses raisons. Une des raisons, c'était que le Canada a décidé de ratifier le Protocole malgré qu'en Nouvelle-Écosse, par exemple, nous brûlions toutes sortes de charbon. Malheureusement, il ne s'agit plus de notre propre charbon. Nous le faisons venir d'endroits comme Hampton Roads, Virginie, Michigan, Colombia. Nous brûlons du charbon.

As well, over the last few years, we have been have been exporting half a million cubic feet of natural gas a day to the U.S. Yet, we are getting no credit for our coal burning, because we are using natural gas in export. The regulations of Kyoto will not allow the credits, which is ridiculous to my mind.

As I understand it, Canada is the only country in North America or South America to have agreed to the Kyoto accord. In other words, in all of this area of the Western world, we are the only one and we are only a small portion of the whole area. The rest of the area has not bothered with the Kyoto Protocol, yet we have. I am told that this, in an economic sense, will hurt us, vis-à-vis the United States.

Mr. Nyboer: We have done a lot of analysis on that aspect. I am not convinced as to how much it will hurt us. There are so many unknowns, including the degree to which we might exploit clean avenues and technologies. Even coal can be burned cleanly. Its use is not necessarily restricted to the way you are using it now on the east coast. It is true that we are the only ones and we are small. We account for two per cent. What is more important than Kyoto, per se, is the degree to which it forces people to recognize that what they are doing is more comprehensive than simply an economic decision. That was the focus of what I was trying to say here, too. If it does nothing but make people rethink how they purchase goods and make choices about things, then for the global issue we are better off.

Of all the people who have the ability to do something about it, we stand in good stead. We are both wealthy and high emitters. Under that rubric, I support it.

Senator Eyton: I will make an observation, and out of that will come a question. I think Canadians may be more pre-disposed than Senator Buchanan has intimated in his questions. It is a fact that Canadians drive smaller and, for that matter, cheaper cars than our American counterparts. There has been a great problem with the car manufacturers in Canada, because they are unable to increase the Canadian prices so that they are equivalent to the same model selling in the U.S. There has been an illicit trade between the Canada and the U.S.

I think Canadians do not want to spend as much money and should be looking not only at the cost of the car, but also at the operating cost of the car. That plays into what we are talking about here, which is the need for them to be aware of the economies that they can achieve and, with it, help us achieve Kyoto and other targets.

I do not think we do very much. My question is: Why do we not do more than we do? A number of us on this committee went to California last week. I suspect that California would be leading the pack, in terms of encouraging efficiency in all sorts of ways.

De plus, au cours des dernières années, nous exportons un demi-million de pieds cubes de gaz naturel par jour aux États-Unis. Pourtant, nous ne recevons aucun crédit pour notre consommation de charbon, parce que nous utilisons du gaz naturel dans les exportations. La réglementation de Kyoto ne permet pas l'attribution de crédits, ce qui est ridicule à mes yeux.

Que je sache, le Canada est le seul pays en Amérique du Nord et en Amérique du Sud à avoir ratifié le Protocole de Kyoto. En d'autres mots, dans toute cette partie du monde occidental, nous sommes les seuls à l'avoir fait et nous ne représentons qu'une petite partie de la région totale. Les autres pays de la région ne se sont pas préoccupés du Protocole de Kyoto, alors que nous, nous l'avons fait. Et on me dit que cela aura pour effet de nous désavantager au plan économique face aux États-Unis.

M. Nyboer: Nous avons beaucoup analysé cette question. Je ne suis pas convaincu que cela nous fera beaucoup de tort. Il y a tellement d'inconnus, y compris dans quelle mesure nous pourrions exploiter des méthodes et des technologies propres. Même le charbon peut être brûlé de manière propre. Son utilisation ne se limite pas nécessairement à celle que vous en faites actuellement sur la côte Est. Il est vrai que nous sommes les seuls à l'avoir fait et que nous sommes petits. Nous comptons pour 2 p. 100. Ce qui, en soi, est encore plus important que Kyoto, c'est que cela force les gens à reconnaître que ce qu'ils font va au-delà d'une simple décision économique. C'est ce que j'essayais de dire ici également. Si le seul effet de cette mesure est de forcer les gens à revoir leur façon d'acheter et de choisir leurs biens de consommation, alors, du point de vue de la question globale, nous ne nous en porterons que mieux.

De toutes les personnes qui sont capables de faire quelque chose à ce sujet, nous sommes parmi celles qui peuvent être le plus utiles. Nous sommes des émetteurs de GES à la fois riches et importants. Sous cet angle, je donne mon appui.

Le sénateur Eyton: Je vais commencer par une observation qui sera suivie d'une question. Je pense que les Canadiens pourraient être dans de meilleures dispositions que ne l'a laissé croire le sénateur Buchanan dans ses questions. Il est vrai que les Canadiens conduisent des voitures plus petites et, de ce fait, moins coûteuses que nos voisins américains. Les fabricants d'automobiles ont eu un gros problème au Canada, parce qu'ils ne pouvaient pas augmenter les prix canadiens au même niveau que les prix américains. Cela a donné lieu à un commerce illicite de voitures entre le Canada et les États-Unis.

Je pense que les Canadiens ne veulent pas dépenser autant d'argent pour acheter une voiture et qu'ils tiennent compte non seulement du coût d'achat de la voiture, mais également des frais d'utilisation de cette voiture. Cela va dans le même sens que nous disons ici aujourd'hui, c'est-à-dire qu'il est nécessaire de les rendre conscients des économies qu'ils peuvent réaliser et, grâce à cette connaissance, ils nous aideront à réaliser les objectifs de Kyoto et d'autres objectifs.

Je ne pense pas que nous en fassions beaucoup. Ma question est la suivante: pourquoi n'en faisons-nous pas plus? Certains d'entre nous sont allés en Californie la semaine dernière. Je suppose que la Californie serait en tête du peloton pour ce qui est

Some of the testimony was truly impressive and it related not only to what they were doing, but also to the measured results of what they were doing. There was advertising and persuasion, but some of those initiatives included subsidy.

I had a new experience today. I was obliged to replace an air conditioning unit in my home in Florida. My wife phoned me this morning at 10 o'clock and said, "You have to give me the account number for our Florida electric and gas company." I asked her why, and she said "Because they just put in a unit and they gave me a range of units, but they said that if we put in this particular unit, because it is more efficient, we will get a 10 per cent discount on the price." I thought that sounded pretty good. The unit, we were also told, would perform as well or better than the competing units, and was more efficient. We signed up happily and got a 10 per cent discount on the unit, so that everyone wins. I have an air conditioning unit that works now.

I have never encountered that situation anywhere in Canada.

The surveys certainly indicate that Canadians support Kyoto and its objectives. That would apply to emissions of different sorts. I do not see active campaigns by the suppliers or by the service industry to say, "Here is a real incentive for you to go that way." Why are we so slow in picking up that ball, which no one can object to, and making it work?

Mr. Nyboer: It is not quite accurate to say that. I will give one example. As I mentioned, I put a new furnace in my house. It costs \$1,200 more than the one that, I, perhaps, should have replaced it with. Not more than three months after I installed it, I got a nice note from B.C. Gas that informed me that if I had put in an efficient one, they would give me \$300. Rats, I lost \$300. If I had been just a little slower off my mark, then I would have been better off.

There are also a number of such programs run by B.C. Hydro. I am not familiar with the whole country, but I know there have been many B.C. Hydro programs that have long been promoting efficiency in equipment. The Energuide program in Canada has also done that. Houses, cars and appliances now have Energuide ratings, or they will have them shortly. There are also some incentives to replace old equipment. They will give you \$50 and take away your old refrigerator if you buy a new, efficient one.

Senator Eyton: Is that in British Columbia?

Mr. Nyboer: Yes. Here in Ontario, I think they will start a similar program, because Mr. Eves has figured out that they may not have enough electricity for everyone. That is happening, but it is not happening dramatically enough. It could happen much more dramatically.

d'encourager l'efficacité sous toutes ses formes. Certains des témoignages étaient vraiment impressionnants et ils ne portaient pas seulement sur les activités, mais également sur les résultats mesurés de ces activités. Il y avait la publicité et la persuasion, mais certaines des initiatives comportaient des subventions.

J'ai vécu une nouvelle expérience aujourd'hui. J'ai dû remplacer un climatiseur dans ma maison en Floride. Mon épouse m'a appelé ce matin à 10 heures en disant: «Tu dois me donner un numéro de compte pour notre compagnie de gaz et d'électricité de Floride». Je lui ai demandé pourquoi et elle m'a répondu qu'on venait juste d'installer un nouvel appareil et qu'on lui avait offert un choix, en ajoutant que si nous achetions cet appareil particulier, nous obtiendrions un rabais de 10 p. 100 parce qu'il s'agit d'un appareil plus efficace. J'ai trouvé cette proposition très sensée. On nous a également dit que l'appareil aurait un rendement égal ou supérieur aux appareils concurrents et qu'il était plus efficace. Nous avons signé avec joie et obtenu un rabais de 10 p. 100; alors, tout le monde a été gagnant. J'ai maintenant un climatiseur qui fonctionne.

Je n'ai jamais rien vu de tel au Canada.

Les sondages révèlent que les Canadiens appuient le Protocole de Kyoto et ses objectifs. Cela s'appliquerait aux émissions de différents types. Je ne vois pas de publicité active orchestrée par les fournisseurs ou par l'industrie des services pour offrir un incitatif réel visant à amener les gens à changer leur comportement. Pourquoi mettons-nous tellement de temps à relever le défi, auquel personne ne peut s'opposer, et à faire marcher le système?

M. Nyboer: Cela n'est pas tout à fait exact. Je vous donne un exemple. Comme je l'ai dit, j'ai installé un nouvel appareil de chauffage dans ma maison. Il a coûté 1 200 \$ de plus que celui que j'aurais peut-être dû acheter. Moins de trois mois plus tard, j'ai reçu une belle note de B.C. Gas m'informant que si je faisais installer un appareil de chauffage efficace, je recevrais 300 \$. Bon sang, j'ai perdu 300 \$. Si j'avais mis juste un peu plus de temps à me décider, j'aurais pu profiter de cette offre.

B.C. Hydro possède également un certain nombre de programmes de cette nature. Je ne connais pas la situation dans l'ensemble du pays, mais je sais que B.C. Hydro a mis de l'avant de nombreux programmes qui font depuis longtemps la promotion de l'efficacité du matériel. Le programme ÉnerGuide du fédéral le fait également. Les maisons, les voitures et les appareils électroménagers ont maintenant une cote ÉnerGuide ou en auront une très bientôt. Il existe également certaines mesures pour vous inciter à remplacer les équipements vétustes. On vous donnera 50 \$ et on vous débarrassera de votre vieux réfrigérateur si vous acceptez d'en acheter un neuf, plus efficace.

Le sénateur Eyton: Est-ce en Colombie-Britannique?

M. Nyboer: Oui. Je pense qu'ici, en Ontario, le gouvernement va entreprendre un programme semblable, parce que M. Eves a compris qu'il pourrait bien ne pas y avoir assez d'électricité pour tout le monde. Cela arrive, mais cela n'arrive pas d'une manière assez spectaculaire. Cela pourrait arriver d'une manière beaucoup plus spectaculaire.

As I mentioned, the GST would be a wonderful driver to make that sort of thing happen. You are giving up 7 per cent. People will flock to take advantage of it because they do not like the GST. They will choose the green item. The most efficient would be GST free. If the producer makes one that is slightly more efficient, he can market it as being GST free. It can go on from there. The most efficient one will always get the benefit, and the producer who produces one that is not quite as efficient will make one that is more efficient.

You can be creative in that way, because you can induce people to do the right thing economically, and they will have the satisfaction of feeling good about doing so.

The other day, one of our research associates purchased a washing machine — a top loader. It consumes five times the electrical energy of a front loader. Not only that, the front loaders use five times less hot water and spin the clothes so dramatically that the dryer needs half the energy. She did not know about that. We should advertise that. It should be GST free.

Senator Buchanan: That is the kind of thing that should be advertised.

Another incentive that is available, and I did not know about it, but I do now, is that you can call an independent contractor, who does not do the work himself, to check every window in your house, as well as the doors and everything else. He will charge \$350, but I will only pay \$150.

Senator Milne: You have suggested several ways that governments can encourage people to do various things. Since people generally respond to positive feedback or stroking, what other ways can you think of that would perhaps get people out of their SUVs and into energy-efficient cars, for example? It seems to me that that is one of the major components of the carbon emissions.

The Deputy Chairman: Apparently in San Francisco they are driving a beautiful fuel cell SUV with liquid hydrogen. The only thing is that it costs \$4 million.

Mr. Nyboer: That has always been a struggle. I have talked to people from GM, "To what degree do you think your advertising shapes the market?" They say not at all. We are just encouraging what they are already doing. I am thinking that is not true. I do not buy that for a moment. They have incredible power to shape the market, and you need only to read an advertising manual in order to understand that.

We must encourage people to focus away from the advertising for SUVs. One way to do that is to encourage car salesmen to sell efficient cars by suggesting that, for every efficient car they sell,

Comme je l'ai mentionné, la TPS pourrait constituer un excellent moteur pour ce type d'initiative. Vous donnez 7 p. 100. Les gens vont accourir pour profiter d'une telle mesure parce qu'ils n'aiment pas la TPS. Ils vont choisir l'appareil qui est respectueux de l'environnement. L'appareil le plus efficace sera exempt de TPS. Si le fabricant peut produire un appareil qui est légèrement plus efficace, il pourra le commercialiser comme un produit exempt de TPS. Et à partir de là, les choses se continueront d'elles-mêmes. Le producteur le plus efficace en profitera toujours et le producteur dont le produit est légèrement moins efficace cherchera à améliorer l'efficacité de son produit.

Vous pouvez faire preuve de créativité, parce que vous pouvez inciter les gens à faire un choix sensé du point de vue économique et en plus, ils seront heureux de le faire.

L'autre jour, une attachée de recherche a acheté une machine à laver — à chargement par le haut. Cette machine consomme cinq fois plus d'électricité qu'un appareil à chargement frontal. Mais ce n'est pas tout, les appareils à chargement frontal utilisent cinq fois moins d'eau chaude et essorent tellement bien le linge que la sècheuse n'utilise que la moitié de l'énergie pour sécher le linge. Elle ne le savait pas. Nous devrions répandre cette information. Cet appareil devrait être exempt de TPS.

Le sénateur Buchanan: Ce genre de renseignement devrait être diffusé plus largement.

Une autre mesure incitative — dont j'ignorais l'existence, mais plus maintenant — est offerte: vous pouvez retenir les services d'un entrepreneur indépendant, qui ne fera pas les travaux lui-même, pour vérifier les fenêtres de votre maison, les portes et tout le reste. Il peut exiger 350 \$ pour ce travail, mais vous ne paierez que 150 \$.

Le sénateur Milne: Vous avez proposé plusieurs moyens que les gouvernements peuvent prendre pour encourager les gens à faire différentes choses. Étant donné que les gens réagissent généralement au bâton ou à la carotte, pouvez-vous penser à d'autres moyens qui permettraient peut-être d'inciter les gens à délaissier les véhicules utilitaires sport pour se procurer des voitures efficaces au plan énergétique, par exemple? Il me semble qu'il s'agit là de l'une des principales sources d'émission de carbone.

La vice-présidente: Apparemment, à San Francisco, on conduit un très beau VUS à pile à combustible, fonctionnant à l'hydrogène liquide. Le seul problème, c'est qu'il coûte 4 millions de dollars.

M. Nyboer: Cela a toujours été une bataille. J'ai parlé aux gens de GM pour savoir dans quelle mesure ils croyaient que leur publicité influait sur le marché de l'automobile. Ils ont nié toute influence. Ils disent qu'ils ne font qu'encourager un comportement qui existe déjà. Je pense que ce n'est pas vrai. Je n'en crois pas un mot. Ils ont un pouvoir incroyable pour façonner le marché et il suffit de lire un ouvrage sur la publicité pour s'en convaincre.

Nous devons encourager les gens à ignorer la publicité sur les VUS. Et une façon de le faire, c'est d'encourager les vendeurs de voitures à vendre des voitures efficaces en leur offrant une somme

we will give them an extra \$300 or \$500 or whatever the going rate is. You will subsidize the salesman, because he is the primary motivator for the purchase of that vehicle. The people will come in looking at a SUV, and the salesman will say, "Here, I have something that is better. It is three times as efficient, and you are going to like this." Give the guy \$300 for doing that. There is an option.

There are all sorts of incentive-type programs that you could conceive of where somebody in the stream would be rewarded. The golden refrigerator program was a program where the company that could develop the most efficient refrigerator would receive a \$300,000 prize. All these people were competing to develop the most efficient refrigerator, and one got the prize. Now we have a market full of very efficient refrigerators. Creativity will spawn those sorts of things.

It is true that there are carrots out there. It is true that there are also sticks that will harm. "Fee-bate" systems, which can be revenue neutral, could be: "If you buy that little car that is efficient for your commuting, and we will give you \$500. If you buy the SUV, we will charge you \$500." They would have to come up with some ratio.

The notion is that we want to develop your regime of thinking. We want to get to the point where you realize that, by doing a certain thing, you are not only saving money, which is a good motivator, but you are doing what is right." People like to do what is right. For now, what is right is being glorified because you drive up Mount Everest. I do not understand that. What is so right about being able to drive up Mount Everest?

Senator Milne: How many people are likely to do that?

Senator Eyton: You can do two bad things at the same time.

Mr. Nyboer: Exactly, but, for some reason, it is attractive. Creativity needs to be spawned. For example, in California they have a regulation that says, "The average of all cars must be this low. You guys figure it out. It is open to the market. We are warning you ahead of time that it will be that way. You cannot say you did not know. Get out there and figure it out. You guys are creative and smart. Figure it out." Let them do it. If you start imposing it as a government, if you start forcing them to do things, it is a good regime for hate. You do not want to do that. You want them to want to do it. That is the creative aspect.

The Deputy Chairman: In your notes, you talk about \$150 per tonne to get to the Kyoto target. What is that? How do you arrive at that figure?

appropriée, 300 \$ ou 500 \$, pour chaque voiture efficace qu'ils vendent. Vous subventionnez le vendeur, parce qu'il est le premier agent de motivation derrière la vente de ce véhicule. Les gens viendront avec l'idée d'acheter un VUS et le vendeur interviendra en disant: «Voyez, j'ai ici quelque chose de mieux. Ce véhicule est trois fois plus efficace et vous allez l'aimer». On peut donner 300 \$ à cette personne pour faire cela; c'est une possibilité.

Il y a toutes sortes de programmes d'incitatifs que vous pouvez concevoir pour récompenser quelqu'un qui fait un effort dans le bon sens. Le programme du réfrigérateur super efficace était un programme par lequel un prix de 300 000 \$ était accordé à l'entreprise qui fabriquait le réfrigérateur le plus efficace. Les fabricants ont rivalisé entre eux pour mettre au point le réfrigérateur le plus efficace et l'un d'eux a remporté le prix. Maintenant, le marché est plein de réfrigérateurs très efficaces. La créativité provoque ce genre de choses.

C'est vrai qu'il existe des carottes, mais il y a également qu'il y a des bâtons qui font mal. Les systèmes de «taxation avec remise», de neutralité fiscale pour l'État, pourraient être du genre: «si vous achetez une petite voiture qui est efficace pour vous rendre au travail, nous vous donnerons 500 \$. Si vous achetez un VUS, nous vous imposerons une taxe de 500 \$». Il faudra établir un rapport quelconque.

L'idée, c'est que nous voulons développer votre façon de penser. Nous voulons en arriver au point où vous prenez conscience, lorsque vous posez un geste particulier, que non seulement vous économisez de l'argent, ce qui est un bon incitatif en soi, mais qu'en plus, vous faites la bonne chose. Les gens aiment faire ce qui est bien. Pour l'instant, ce qui est bien, c'est d'être glorifié parce que vous pouvez escalader le Mont Everest avec votre véhicule. Je ne comprends pas. Qu'y a-t-il de si bien à pouvoir conduire son véhicule au sommet du Mont Everest?

Le sénateur Milne: Combien de gens sont susceptibles de le faire?

Le sénateur Eyton: Vous pouvez faire deux mauvaises choses en même temps.

M. Nyboer: Exactement, mais pour une raison quelconque, c'est très attirant. Il faut encourager la créativité. Par exemple, en Californie, on a adopté une réglementation qui dit: «La consommation moyenne de tous les véhicules doit être réduite à tant. Débrouillez-vous pour le faire. Il s'agit d'un marché ouvert. Vous êtes prévenus de ce qui s'en vient. Vous ne pourrez pas dire que vous ne saviez pas. Vous êtes des gens créatifs et intelligents. A vous de trouver la solution». Laissez-les faire. Si vous commencez à l'imposer, en tant que gouvernement, si vous forcez les gens à faire des choses, c'est une bonne façon de provoquer du ressentiment. Vous ne voulez pas cela. Vous voulez que les gens veuillent le faire par eux-mêmes. C'est ici qu'intervient la créativité.

La vice-présidente: Dans vos notes, vous avez parlé d'un chiffre d'environ 150 \$ la tonne métrique pour réaliser l'objectif de Kyoto. De quoi s'agit-il? Comment avez-vous obtenu ce chiffre?

Mr. Nyboer: You are asking a complicated question. I would be willing to spend time with you on that, if you like, and give you some more detail.

We run a detailed end-use model. We look at technologies that are available to commit to a service, that is, transportation or the making of pulp or cement or something else. There are a number of options available in the production of those commodities. Some options, while cheaper, use more energy. If you start raising the price of carbon, that is, the cost they must then shell out for emitting a CO₂ molecule, or a tonne of it, then they will begin to avoid the technologies that do that. When we start charging higher prices for technologies that generate all this crud, then eventually people will move away from those technologies. How many dollars do we have to charge per ton of CO₂ to get them to move away far enough to reduce our emissions by the 200-megatons to meet Kyoto? Thirty of that, roughly, is in forestry.

The Deputy Chairman: Our government has said it will cap the price at \$15 a tonne for the resource industries, or is for all of industries?

Mr. Nyboer: That is primarily for industry.

The Deputy Chairman: That is a big difference. Is that the wrong policy?

Mr. Nyboer: This curve that we concocted for the purpose of this exercise is flatter and rises more steeply as you approach the \$150 margin, so \$15 will get you more than half way.

The Deputy Chairman: I see.

Mr. Nyboer: It is not true that it will be exactly half. At 75, you get half. At 15 or so you get more than half. At about 10, you get half of what you need to get in-house. The suggestion is to aim for 15. That will put us at slightly more than half. If you are creative, you can resolve some of those issues and problems, and buy the rest from the market. I was talking about joint implementation program — somebody else's backyard. It is easier for us to go to China and get rid of their terrible stuff. It would be good for the world and good for the Chinese people. We will look like saviours of the world and not have it cost us an arm and a leg.

That analysis has to be modified. It is primarily demonstrative. We have done more since then. The idea is right.

The Deputy Chairman: Is that all in that book?

Mr. Nyboer: It is.

Senator Eyton: How much does the book cost?

M. Nyboer: Vous posez une question compliquée. Si vous voulez, je suis prêt à vous donner plus de détails.

Nous utilisons un modèle d'utilisation finale détaillé. Nous examinons les technologies qui sont utilisables pour produire un service, c'est-à-dire, le transport ou la fabrication de la pâte ou du ciment ou de quelque chose d'autre. Il y a un certain nombre de choix possible pour la production de ces biens. Certaines options, même si elles sont moins coûteuses, sont plus énergivores. Si vous augmentez le prix du carbone, c'est-à-dire, le prix que les fabricants doivent payer pour émettre une molécule du CO₂, ou une tonne métrique de ces molécules, ces derniers vont commencer à éviter les technologies qui en produisent. Dès que nous allons commencer à imposer des prix plus élevés pour les technologies qui génèrent tous ces polluants, alors, les gens vont s'en éloigner. Combien devons-nous exiger pour chaque tonne de CO₂ pour forcer les fabricants à s'éloigner suffisamment de ces technologies pour réduire nos émissions de 2 mégatonnes, ce qui nous permettrait de réaliser les objectifs de Kyoto? Trente de ces mégatonnes, en gros, viennent du secteur forestier.

La vice-présidente: Notre gouvernement a dit qu'il imposerait un plafond de 15 \$ la tonne métrique pour l'industrie primaire, ou est-ce pour l'ensemble des industries?

M. Nyboer: Cela touche principalement l'industrie.

La vice-présidente: Cela fait une grande différence. S'agit-il d'une mauvaise politique?

M. Nyboer: La courbe que nous avons tracée aux fins de cet exercice s'aplatit et s'élève plus abruptement au fur et à mesure que vous vous approchez de la marque de 150 \$, alors, on peut dire que 15 \$ vous amènera un peu plus loin qu'à mi-chemin.

La vice-présidente: Je vois.

M. Nyboer: Ce n'est pas vrai que cela vous amènera à mi-chemin. À 75 \$, vous obtenez la moitié. À 15, ou aux environs de 15, vous obtenez plus que la moitié. Au voisinage de dix, vous obtenez la moitié de ce dont vous avez besoin pour les réductions à l'interne. La suggestion, c'est de viser 15. Cela nous amènera un peu plus loin que la moitié. Si vous êtes créatif, vous pouvez résoudre une partie des problèmes ou des questions en achetant le reste sur le marché. Je parlais d'un programme de mise en oeuvre conjointe — c'est-à-dire, la cour de quelqu'un d'autre. Il est plus facile pour nous d'aller en Chine et d'éliminer leurs polluants. Ce serait une bonne chose pour le monde et ce serait une bonne chose pour le peuple chinois. On nous verra comme des sauveurs et cela ne nous coûtera pas un bras.

Cette analyse doit être modifiée. Elle sert principalement de démonstration. Nous avons fait encore plus de travail depuis, mais l'idée est bonne.

La vice-présidente: Est-ce que tout cela se trouve dans ce livre?

M. Nyboer: Oui.

Le sénateur Eyton: Combien coûte le livre?

Mr. Nyboer: I am an author, so I get a good deal. It is \$29 in the store, and I can give it to you for \$20 right now. I will even sign it for you if you like.

Senator Christensen: In trying to achieve our one-tonne goal, if a municipality or an area increases or makes its bus system more efficient and a person leaves his car at home and uses the bus system, how is that counted? Does the individual, the municipality or the jurisdiction get the credit. How is it counted?

Mr. Nyboer: That is a \$6-million question. It is difficult to account for those things in that way. Therefore, there is no way to check up on whether you have achieved your tonne or not, and there is no way to allocate it to you if you have.

As I mentioned in the text, one guy conceived of this carbon credit card that has on it five tonnes, and then every time you go to the gas station, they take off whatever that tonnage would have been.

Your car, for example, releases about three or four times its own weight per year, if you drive a normal distance, in carbon emissions. Your car weighs a tonne and a half, so it would be four or five tonnes just for your car. Think about that. If your car is a big heavy one, like an SUV, you are worse off.

We could have you go through with two credit cards, one that is for payment and one that is a debit for CO₂. It is administratively nuts, but an interesting concept. We have no way of measuring the degree to which you have complied. The only thing we can do is encourage you giving you a refund if you buy a certain item. You might not have to pay GST if you buy or, if you do not buy at all, you would be better off.

Materials flow is another important issue that I have not addressed at all. You will notice that my notes are produced on recycled paper. How many of your pages are two-sided? My congratulations to you if many of them are. The production of each piece of paper requires energy. If you multiply that energy consumption by the 30 copies that are here, times the 15 people who did not get one or use it, what is your answer?

Senator Milne: You use the back half for notes.

Mr. Nyboer: I have a huge vat of this stuff. My wife collects it. Our secretary is under explicit instructions: If we get paper that has only been used on one side, we use the other side. That is just one example. If you multiply that to take in all sorts of wrapping and packaging you will save a lot of energy. I do not know how we can capture all of that. I can tell you we would be better off were that to be done. Recycling programs must be strong. For example, recycling aluminum cans saves 95 per cent of the energy.

M. Nyboer: Je suis un des auteurs, alors, je peux l'obtenir à bon prix. Il coûte 29 \$ dans les librairies et je peux vous en remettre un exemplaire à l'instant même pour 20 \$. Je peux même vous le dédicacer si vous voulez.

Le sénateur Christensen: Dans la réalisation de notre objectif d'une tonne métrique, si une municipalité ou une région augmente l'efficacité de son transport par autobus et qu'une personne laisse sa voiture à la maison pour utiliser le système de transport en commun, comment peut-on en tenir compte? Qui obtient le crédit, la personne, la municipalité ou le gouvernement concerné? Comment compte-t-on cela?

M. Nyboer: C'est une excellente question. Il est difficile de rendre compte de ces choses de cette façon. Par conséquent, il n'y a pas de façon de vérifier si vous avez réalisé votre objectif d'une tonne métrique ou non, et il n'y a pas de façon de vous en attribuer le crédit si vous l'avez fait.

Comme je l'ai indiqué dans le texte, quelqu'un a envisagé l'idée d'une carte de débit du carbone qui vaudrait cinq tonnes métriques et chaque fois que vous vous rendez dans une station service, on soustrait les valeurs correspondantes.

Par exemple, si vous roulez sur des distances normales, votre voiture produit chaque année des émissions de carbone correspondant à trois ou quatre fois son propre poids. Si votre véhicule pèse une tonne métrique et demie, on parle alors d'émissions de quatre ou cinq tonnes métriques juste pour votre voiture. Cela donne matière à réflexion. Et si vous avez un véhicule lourd, comme un VUS, c'est encore pire.

Nous pourrions vous forcer à utiliser deux cartes de débit, une pour le paiement et l'autre pour les émissions de CO₂. Ce serait insensé du point de vue administratif, mais c'est un concept intéressant. Nous n'avons aucune façon de mesurer votre degré de conformité. La seule chose que nous puissions faire, c'est de vous encourager en vous donnant un rabais si vous achetez un appareil particulier. Vous pourriez ne pas avoir à payer la TPS si vous achetez ou, si vous n'achetez pas du tout, vous seriez encore mieux.

Le flux des matériaux est une autre question importante dont je n'ai pas du tout parlé. Vous remarquerez que toutes mes notes sont produites sur du papier recyclé. Combien de vos pages sont écrites sur les deux faces? Mes félicitations si vous en avez beaucoup. La production de chaque feuille de papier nécessite de l'énergie. Si vous multipliez cette consommation d'énergie par les 30 exemplaires qui sont ici, multipliée par les 15 personnes qui n'en ont pas reçu une ou qui ne l'utilisent pas, quelle est votre réponse?

Le sénateur Milne: Vous utilisez l'envers pour écrire des notes.

M. Nyboer: J'ai un gros contenant plein de ce papier. Ma femme le ramasse. Notre secrétaire a reçu des instructions formelles. Si nous recevons du papier qui n'a été utilisé que d'un côté, nous utilisons l'autre. Ce n'est qu'un exemple. Si vous étendez ce concept et que vous utilisez toutes sortes d'emballages, vous économisez beaucoup d'énergie. Je ne sais pas comment nous pouvons comptabiliser tout cela. Je peux cependant vous dire que nous serions beaucoup mieux si cela se faisait. Les

Aluminum is an energy intense commodity. Paper is about 35 per cent and steel is about 70 per cent. It goes on and on. Materials flow is an important concept.

Senator Buchanan: I move that we ask Dr. Nyboer to appear on television.

Mr. Nyboer: I will be appearing on a B.C. television program on March 29.

The Deputy Chairman: I want to thank you. This has been a very interesting presentation. I will read the book.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, March 27, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 9:04 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Mira Spivak (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[English]

The Deputy Chairman: This morning we have with us Mr. Bramley, who is with the Pembina Institute for Appropriate Development.

Please begin, Mr. Bramley.

Mr. Matthew Bramley, Director, Climate Change, Pembina Institute for Appropriate Development: Thank you very much for the invitation.

I believe everyone has a copy of my presentation, which I will take you through. I will speak briefly to three areas: first, some broad concerns regarding Kyoto implementation in Canada; second, a comparison study that we undertook between policies in Canada and the United States; and third, the one-ton challenge, which I know you are interested in particularly.

The third slide is a summary of the origin of Canada's greenhouse gas emissions. The pie chart on the left-hand side shows sources of emissions by percentage in the year 2000. That is from Canada's national greenhouse gas inventory. I will not go into any details on this; it is for reference purposes only.

The chart on the right-hand side shows the growth in emissions over the decade of the 1990s from those various sources. Although it is not directly apparent, emissions from individuals

programmes de recyclage doivent être solides. Par exemple, le recyclage des cannettes d'aluminium économise 95 p. 100 d'énergie. L'aluminium est un produit qui consomme beaucoup d'énergie. On parle d'environ 35 p. 100 pour le papier et d'environ 70 p. 100 pour l'acier, et ainsi de suite. Le flux des matériaux est un concept important.

Le sénateur Buchanan: Je propose qu'on demande au Dr Nyboer d'aller à la télévision.

M. Nyboer: Je vais faire une apparition dans une émission de télé en Colombie-Britannique le 29 mars.

La vice-présidente: Je veux vous remercier. Ce fut un exposé très intéressant. Je vais lire le livre.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 27 mars 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 h 04 pour étudier les nouvelles questions concernant son mandat (mise en œuvre de Kyoto) et en faire rapport.

Le sénateur Mira Spivak (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La vice-présidente: Nous accueillons aujourd'hui M. Bramley qui représente le Pembina Institute for Appropriate Development.

Vous pouvez commencer, monsieur Bramley.

M. Matthew Bramley, directeur, Changements climatiques, Pembina Institute for Appropriate Development: Merci beaucoup de votre invitation.

Je crois qu'on vous a remis un exemplaire de la présentation que je vais vous commenter. Je vais vous parler très brièvement de trois grands aspects: d'abord, les grandes préoccupations que soulève la mise en œuvre de l'Accord de Kyoto au Canada; deuxièmement, je vous parlerai d'une étude comparative que nous avons réalisée à propos des politiques en vigueur au Canada et aux États-Unis; troisièmement, je vous entretiendrai du «défi d'une tonne» qui, d'après ce que je crois savoir, vous intéresse tout particulièrement.

La troisième diapositive présente un sommaire de l'origine des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Le graphique circulaire, à gauche, donne la répartition en pourcentage des sources d'émissions en 2000. Nous avons tiré toutes ces données de l'inventaire national des gaz à effet de serre. Je n'entrerai pas plus dans le détail à ce sujet, ces données ne vous étant communiquées qu'à titre de référence.

Le graphique de droite montre les émissions enregistrées au cours des années 90 à partir de différentes sources. Même si cela n'apparaît pas à première vue, les émissions des particuliers et des

and families in Canada represent about 20 per cent or 22 per cent — and it does depend a bit on how you define it — of total greenhouse gas emissions.

When we come to the one-ton challenge, we are talking about something that affects between one fifth and one quarter at most of our national emissions. The biggest sources are industry and electricity production. It is not explicitly marked unfortunately, but it is about two thirds of the road vehicles part and about half of the buildings part. It is, perhaps, a quarter or a third of the electricity part.

On the following slide, I have produced a summary of the federal climate change plan for Canada. Again, that is just there for reference. It shows how the federal government is proposing to close the so-called Kyoto gap, which is the difference between business-as-usual projected greenhouse gas emissions in 2010 and the Kyoto target. That is a gap of 240 megatons of carbon dioxide equivalent per year. The graphic shows how the federal government has proposed to close that gap, with 96 megatons of reductions from industry and electricity, for example, and so on down the graphic. I will not talk about that in any more detail now, but that is there for your reference as well.

With respect to my first area of concern — some broad concerns about Kyoto implementation — I will talk briefly about the next four slides. On the first one, I will talk for a moment about the proposed covenants and emissions trading system for large industrial emitters, which includes electricity generators. We are talking about roughly half of Canada's greenhouse gas emissions. This is by far the largest element in the federal Kyoto plan, and arguably it is the element that runs the largest risk of failure. We feel that there are four key considerations that are important in trying to ensure the success of this particular piece, this single largest piece of the Kyoto implementation plan.

The proposal is to negotiate greenhouse gas covenants with large industrial emitters. The government has indicated that it wants to have in place a regulatory or financial backstop to ensure that emitters will actually engage in meaningful negotiations. That backstop must be announced soon, and it must be punitive, to ensure that the large emitters will come to the table and that it will be possible for the government to negotiate reductions amounting to this 55 megatons that is targeted.

A second key point is that it is proposed under this system to grant so-called offset credits for emission reductions achieved outside the large industrial emitter sector. Those credits would be sold to large emitters, who could then use them towards meeting their targets. The real risk here is that you get a double counting. In other words, if you grant a credit for activities that are supposed to be elsewhere in the plan, that credit simply becomes part of the 55 megatons for large emitters and you do not get any

familles au Canada représentent 20 ou 22 p. 100 du total des émissions de gaz à effet de serre, selon la définition qu'on en donne.

Le «défi d'une tonne» représente un cinquième à un quart environ de la plupart de nos émissions nationales. Les principales sources sont la production industrielle et la production électrique. Cela n'apparaît pas ici très précisément, mais ce défi correspond aussi au deux tiers des émissions dues aux véhicules routiers et à environ la moitié de celles dues aux bâtiments. Il équivaut aussi à environ un quart à un tiers de tout ce qui est production d'électricité.

La diapositive suivante donne un sommaire du plan adopté par le Canada en fonction du changement climatique. Je ne vous le communique que pour référence. On y voit que le gouvernement fédéral se propose de combler ce qu'on appelle l'écart par rapport à Kyoto, c'est-à-dire la différence dans les émissions de gaz à effet de serre prévues en 2010 entre la formule du statu quo et l'objectif de Kyoto. Cet écart correspond à 240 mégatonnes d'équivalent de CO₂ par an. Le graphique montre la façon dont le gouvernement fédéral se propose donc de combler cet écart par une réduction de 96 mégatonnes au niveau de l'industrie et de la production électrique, par exemple, et ainsi de suite pour différents secteurs. Je n'entrerai pas plus dans le détail pour l'instant, mais vous pourrez toujours vous en servir comme référence.

Je vais maintenant brièvement vous commenter les quatre diapositives suivantes qui concernent le premier aspect que je me proposais de traiter, soit les grandes préoccupations que soulève la mise en œuvre de Kyoto. La première va nous donner l'occasion de parler un peu des contrats et des bourses d'émissions que l'on se propose d'adopter pour les grandes sources d'émissions, parmi lesquelles on trouve les centrales de production d'énergie. Il est ici question de la moitié à peu près des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada. C'est, de loin, le plus important élément du plan fédéral de Kyoto et sans doute celui aussi où les risques d'échec sont les plus grands. Nous estimons que quatre grands aspects sont importants pour assurer le succès de cet élément qui est le plus important du plan de Kyoto.

Il est proposé de négocier des contrats d'émissions avec les grandes sources émettrices industrielles. Le gouvernement a indiqué son désir de mettre en œuvre des mesures coercitives pour s'assurer que les industries concernées prennent véritablement part à des négociations. Ces mesures coercitives, qui devraient être annoncées prochainement, auront pour objet de s'assurer que les principaux émetteurs de pollution s'assoient à la table de négociation et que le gouvernement pourra négocier la totalité des 55 mégatonnes visées.

Deuxièmement, il est proposé de consentir ce qu'on appelle des crédits d'atténuation applicables aux réductions d'émissions réalisées en marge du secteur industriel qui est une importante source d'émissions. Ces crédits seraient vendus à des sources importantes qui s'en serviraient pour parvenir à leurs objectifs. Le risque, ici, est celui de la double comptabilisation. Autrement dit, tout crédit accordé à des activités censées se dérouler en marge du plan est automatiquement intégré dans le calcul des

megaton reductions outside the 55. That is a real risk to the rest of the plan, in fact, depending on how that offset system is implemented.

When the issue of reductions from large emitters is discussed, people always talk about the 55 megatons, which the government says it wants to get from these covenants, but we must not forget that the federal plan also includes a further 41 megatons that are supposed to be secured from large emitters. It will be important to ensure that those additional 41 megatons are actually secured, that this total of 96 from large industrial emitters — and I remind you again that they represent roughly half of our national emissions — is actually achieved and that we do not forget about the 41 and just concentrate on the 55.

A final key point on this part of the federal plan, the covenants and emissions trading system, is that the federal government is proposing to cast the targets that it is to negotiate with large emitters in terms of greenhouse gas emissions intensity, that is to say, emissions divided by production, emissions per unit production. The risk here is that if production turns out to be higher than expected then fewer greenhouse gas reductions will be achieved. In the covenants that will be signed, there should be built-in provisions to adjust within some limits these emissions intensity targets, in case production turns out to be higher than expected.

Turning to the next slide, the targeted measures portion of the federal implementation plan, here we are talking about transportation, buildings, agriculture, landfills, and so on.

An important point is that voluntary measures, that is to say, information programs, education, research and development, do have a role to play. However, experience has shown clearly that on their own they are likely to have only a marginal impact on emissions. It will be essential for all governments in Canada to be implementing regulated standards, meaningful financial incentives or disincentives and making major investments in public infrastructure like public transit. Without regulatory approaches, meaningful incentives or disincentives and direct government investments in infrastructure, we will not likely meet the emission reductions that are targeted in the plan.

In the past, Canada has relied on voluntary measures, and clearly the result has been that our emissions have risen rapidly. During the 1990s, they rose by 20 per cent.

There is another broad concern about the implementation plan related to the purchase of international emissions units through the so-called Kyoto mechanisms. The federal government has often stated its intention to close the majority of the Kyoto gap through actions in Canada. In other words, it would, at most, resort to purchases of international units for half the Kyoto gap. In fact, in the plan it is somewhat less than half. It is important

55 mégatonnes de réduction visées dans le cas des grandes sources d'émissions et vous n'obtiendrez aucune réduction en dehors de ces 55 mégatonnes. Il existe un véritable risque pour le reste du plan qui dépendra de la façon dont ce système d'atténuation sera appliqué.

Quand il est question de réduction par les grandes sources d'émissions, les gens parlent toujours des 55 mégatonnes que le gouvernement veut obtenir par le biais des contrats que j'ai mentionnés, mais il ne faut pas oublier que le plan fédéral prévoit aussi 41 mégatonnes que les autres parties du plan visent à soustraire de la production industrielle. Il faudra veiller à parvenir à ces 41 mégatonnes de réduction supplémentaire, pour un total de 96 mégatonnes dans le cas des grandes sources industrielles — je vous rappelle que cela représente à peu près la moitié de nos émissions nationales — ce qui veut dire que nous ne devons pas oublier les 41 mégatonnes pour nous concentrer uniquement sur l'objectif des 55.

Le dernier aspect de cette question des contrats et des bourses d'émissions prévus dans le plan fédéral est le suivant: le gouvernement fédéral se propose d'adopter des objectifs d'intensité d'émissions, négociés avec les grandes sources émettrices, ce qui revient à dire que les émissions seraient divisées par la production et qu'il s'agirait d'émissions par unité de production. Le risque ici, c'est que si la production augmente au-delà des niveaux envisagés, les réductions de gaz à effet de serre seraient dès lors inférieures à ce que l'on espère. Il faudrait prévoir, dans les contrats devant être signés, des dispositions de modulation applicables à ces cibles d'intensité d'émissions advenant que la production soit supérieure aux prévisions.

À la diapositive suivante, celle des mesures visées dans le plan de mise en œuvre du fédéral, il est question de transport, de bâtiments, d'agriculture, de dépotoirs et ainsi de suite.

Les mesures volontaires, c'est-à-dire l'information, l'éducation, la R-D ont un rôle à jouer, mais l'expérience nous a montré qu'elles n'auront aucun effet négligeable sur la réduction des émissions. Il faudra absolument que tous les gouvernements au Canada appliquent des normes réglementées, mettent en œuvre des mesures financières incitatives et punitives véritables et réalisent d'importants investissements dans les infrastructures publiques, comme le transport en commun. Sans de telles démarches réglementaires, sans véritables mesures incitatives et punitives financières et sans investissement gouvernemental direct dans l'infrastructure, nous ne parviendront pas aux réductions d'émissions prévues dans le plan.

Dans le passé, le Canada s'est fié à des mesures volontaires et l'on a constaté que nos émissions avaient augmenté rapidement, soit au rythme de 20 p. 100 dans les années 90.

L'autre grande préoccupation relative à la mise en œuvre du plan touche à l'achat d'unités d'émissions étrangères en fonctions des soi-disant mécanismes de Kyoto. Le gouvernement fédéral a souvent rappelé son engagement de combler la plupart des lacunes de Kyoto en adoptant des mesures au Canada. Autrement dit, il s'est engagé à n'acheter d'unités d'émissions étrangères que pour combler la moitié environ des écarts par rapport à Kyoto.

that the government stick to this commitment, because there are a number of problems with international emissions units. I have mentioned four here.

Many of these international greenhouse gas units that will be available for Canada to use towards its Kyoto compliance may not actually correspond to genuine greenhouse-gas reductions. I will not explain that further, but I can answer questions about that later.

When one resorts to purchases of international units rather than making emission reductions in Canada, one loses the co-benefits that can be had from reducing greenhouse gas emissions in Canada. I am talking about co-benefits in terms of reduction of other air pollutants that cause poor urban air quality. Most greenhouse gas reductions are achieved through reducing use of fossil fuels, which also reduces greenhouse gas emissions and the pollutants that contribute to smog, for example. If you resort to international purchases, you do not get benefits of the reductions of those regional air pollutants.

Relying on international purchases rather than domestic action will not help Canada to follow the path to long-term decarbonization of the economy. In the long term, we need to obtain low greenhouse gas and carbon economy. We have been slow in getting started on that. Further reliance on international purchases rather than domestic action will continue to slow the transition in which we must become engaged.

It can be expected that environmental NGOs and others will be scrutinizing closely the purchases that will be made both by government and private industry of international emissions units. They will be pressing for the highest quality units to be purchased.

I have a final slide on the broader concerns of the implementation process. It is important to stress that the ratification of Kyoto was only a first step. There is now a need for continued strong government leadership as we move into implementation.

With regard to that, the National Climate Change Secretariat has an important role to play. Up to now it has played mainly a facilitation role. If the National Climate Change Secretariat were given heightened responsibility and the mandate for Kyoto implementation, and were moved to the Privy Council Office, it would provide the centralized leadership that could ensure effective and prompt implementation. It is no secret that there has been a certain amount of interdepartmental squabbling over climate change implementation over the past many years. That cannot be allowed to continue if we are to move ahead effectively with implementation. That would be one solution to that problem.

D'ailleurs, le plan prévoit même un peu moins que la moitié. Il est important que le gouvernement s'en tienne à cet engagement, parce que les unités d'émissions étrangères soulèvent plusieurs problèmes. J'en mentionne quatre ici.

Beaucoup d'unités internationales de gaz à effet de serre dont le Canada pourrait se prévaloir pour respecter les conditions de Kyoto ne correspondent pas à de vraies réductions. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet ici, mais je pourrai répondre à vos éventuelles questions plus tard.

Si le Canada achète des unités internationales plutôt que de réduire ses propres émissions, il perdra les avantages associés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. On peut parler ici d'avantages associés pour ce qui est de la réduction des autres polluants atmosphériques qui causent une dégradation de la qualité de l'air en secteur urbain. La majorité des réductions de gaz à effet de serre est accomplie par une diminution de la consommation de combustibles fossiles, ce qui donne lieu à une diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants qui contribuent au fumard urbain, par exemple. Quand on achète des crédits internationaux, on ne bénéficie plus des réductions opérées au niveau des polluants atmosphériques régionaux.

S'il mise sur des achats de crédits internationaux plutôt que sur l'adoption de mesures nationales, le Canada ne tendra pas vers une décarbonisation durable. À long terme, nous devrons instaurer un système économique produisant peu de gaz à effet de serre et de carbone. Nous avons été lents à agir sur ce plan. Le fait de continuer à miser sur des achats de crédits internationaux plutôt que sur l'application de mesures nationales ne fera que maintenir la lenteur de la transition que nous avons entreprise.

Il faut s'attendre à ce que les ONG environnementales et d'autres examinent de très près les achats d'unités d'émissions internationales que réaliseront le gouvernement et le secteur privé. Ces organisations insisteront pour que les acheteurs canadiens choisissent des unités étrangères de grande qualité.

J'ai une dernière diapositive à propos des grandes préoccupations que soulève la mise en œuvre du plan. Il est important de souligner que la ratification de Kyoto n'est qu'une première étape: le gouvernement devra continuer d'agir vigoureusement à l'heure de la mise en œuvre.

Le Secrétariat au changement climatique aura un important rôle à jouer à cet égard. Jusqu'ici, il n'a été qu'un facilitateur. Si l'on confiait au Secrétariat au changement climatique plus de responsabilités ainsi que le mandat de mettre Kyoto en œuvre, et si ce secrétariat était transféré au Bureau du Conseil privé, il ci serait en mesure d'assurer un leadership centralisé qui garantirait la mise en œuvre rapide et efficace de Kyoto. Les nombreuses chicanes interministérielles qui opposent différents ministères depuis des années relativement au changement climatique ne sont pas un secret. On ne peut plus se permettre de laisser aller cette situation si nous voulons être efficaces dans la mise en œuvre de Kyoto. Une intervention sur ce plan serait salvatrice.

Additionally, the Privy Council Office is the department that handles federal-provincial relations, which will be an important element of Kyoto implementation because of the important role of the provinces. Provinces have jurisdiction, or share jurisdiction, over many sources of greenhouse gas emissions.

Speaking perhaps with self-interest, it is important to ensure that environmental organizations are involved in a meaningful way in the implementation process. The "Climate Change Plan for Canada" talks a great deal about the need for ongoing consultations, but to date we have not seen any evidence of that. Environmental organizations have a key role to play, not only through their expertise but also through helping to ensure public buy-in for implementation plans.

In terms of comparing Canada with the U.S., we published a study on this topic in May of last year. I think you have that study; if not, a copy of it can be downloaded from our Web site.

We looked at the most important policies for reducing greenhouse gas emissions that have been implemented by governments, both at the federal and the state and provincial levels, in the U.S. and in Canada. There were nine different categories of such policies.

To ensure a fair comparison, we restricted ourselves to states with populations in excess of 1 million. We looked at the five largest greenhouse gas emitting provinces in Canada, which corresponds roughly to provinces with populations over 1 million. We found that the U.S. leads Canada in terms of implementation of such policies in every area we examined. At the very least, the two countries were equal. In every area, we found the U.S. jurisdictions to be ahead of anything that had been done in Canada. There are a few examples on the slide, and there are many more in the report.

Three states in the U.S. are now explicitly regulating carbon dioxide emissions from power plants — Oregon, New Hampshire and Massachusetts. There are 15 states in the U.S. with renewable portfolio standards, requiring electricity retailers to source a minimum percentage of their sales from low-impact renewable resources. There has been for a number of years a federal production tax credit in the U.S. for wind energy production. Belatedly, Canada implemented a wind power production incentive in the 2001 budget, but it is significantly below the incentive level offered in the U.S. for many years. It is no surprise that the U.S. is far ahead of us, even on a per capita basis in wind energy implementation.

There are some 20 states in the U.S. with public benefits funds. These funds are financed through a small charge on electricity sales. The charge is typically in the range of one tenth of a cent per

En outre, le Bureau du Conseil privé est responsable de toutes les relations fédérales-provinciales, relations qui sont très importantes dans le cadre de la mise en œuvre de Kyoto à cause du rôle majeur que les provinces sont appelées à jouer. Les provinces disposent d'une compétence unique ou partagée en ce qui concerne la plupart des sources d'émissions de gaz à effet de serre.

Pour prêcher sans doute un peu pour ma paroisse, j'estime qu'il est important de veiller à ce que les ONG environnementales soient appelées à participer véritablement au processus de mise en œuvre. Il est beaucoup question de consultation dans le plan du Canada pour le changement climatique, mais nous n'avons encore rien vu à cet égard. Les ONG environnementales ont un rôle fondamental à jouer, non seulement parce qu'elles possèdent une certaine compétence, mais aussi parce qu'elles peuvent contribuer à la promotion des plans de mise en œuvre auprès de la population.

Afin de comparer la situation au Canada et aux États-Unis, nous avons publié une étude en mai de l'année dernière. Je crois savoir qu'on vous l'a communiquée, mais si vous ne l'avez pas vous pourrez toujours la télécharger à partir de notre site Internet.

Nous avons examiné les politiques les plus importantes de réduction des émissions de gaz à effet de serre mises en œuvre par les divers ordres de gouvernement aux États-Unis et au Canada. Nous avons recensé neuf grandes catégories de politiques.

Pour que la comparaison soit juste, nous nous sommes limités aux États américains de plus d'un million d'habitants. Au Canada, nous avons retenu les cinq principales provinces émettrices de gaz à effet de serre, provinces dont la population est aussi de plus d'un million d'habitants. Nous avons conclu que les États-Unis dépassent le Canada dans la mise en œuvre de telles politiques, dans tous les aspects que nous avons analysés. Dans le meilleur des cas, les deux pays étaient à égalité. Dans tous les domaines, nous avons constaté que les États américains sont plus avancés que le Canada. La diapositive fait état de quelques-uns de ces domaines, mais de nombreux autres sont mentionnés dans le rapport.

Trois États américains réglementent les émissions de CO₂ des centrales électriques: l'Oregon, le New Hampshire et le Massachusetts. Quinze États ont des normes sur la part d'énergie renouvelable, normes qui exigent des revendeurs d'électricité qu'ils s'approvisionnent un minimum auprès de ressources renouvelables peu polluantes. Depuis plusieurs années, les Américains appliquent des dégrèvements fiscaux fédéraux à la production d'énergie éolienne. Ce n'est que tout récemment, dans son budget de 2001, que le Canada a adopté des mesures d'incitation pour la production d'énergie éolienne, mais les incitatifs offerts sont nettement inférieurs à ceux qui sont en vigueur aux États-Unis depuis de nombreuses années. Il n'est pas surprenant que le Canada nous devance dans le domaine de l'énergie éolienne, même selon un calcul par habitant.

Une vingtaine d'États dispose de fonds destinés à favoriser l'adoption de l'efficacité énergétique par les consommateurs. Ces fonds sont alimentés par de petits prélèvements effectués sur les

kilowatt-hour. It is a small charge, but it constitutes significant funds. These funds are used by states to support renewable energy programs and consumer efficiency programs, in particular. There are legal requirements on electricity utilities to undertake programs that help consumers be more efficient and, therefore, consume less electricity.

I understand that you visited California recently. Undoubtedly, you are aware of the recent legislation that that state has passed on greenhouse gas emissions from vehicles, legislation that will lead to improved fuel efficiency standards for vehicles beyond the weak standards that prevail at the federal level.

The U.S., perhaps surprisingly, has a much higher level of capital investment in public transit. In 2000, the total capital investment in public transit in Canada was less than Can. \$1 billion. In the New York City urban area alone, investment in public transit was well over U.S. \$2 billion.

Another interesting example at the federal level in the U.S. is the capture of landfill gas from large landfills. This is about 3 per cent of Canada's greenhouse gas emissions. Capture of gas has been mandatory at most landfills in the U.S. for many years. In Canada, there are some provinces that require it; many provinces do not.

There was one lesson from this study that was particularly relevant during the debate about whether Canada should ratify Kyoto. There were those who said that, given that the Bush administration had withdrawn from Kyoto, if the U.S. is doing nothing it would be dangerous for Canada to get too far ahead of the U.S. That argument does not hold because we are actually behind the U.S. at the moment.

It is hoped that with Kyoto implementation we will overtake them again, but right now we are behind.

The final part of this presentation will speak to the one-ton challenge. On the slide entitled "The One-Tonne Challenge," there is a pie chart showing where personal greenhouse emissions come from in Canada. It is always a bit of a debate as to exactly how you define personal emissions. The way I have done it, it adds up to 5.4 tons per capita in Canada. I have included all passenger, air and road transportation. Although some of that is related to business travel, it is an area where individuals can have quite an influence about choices that are made. Transportation represents more than half of the total. The other parts relate to energy use in building, whether it be space or water heating, appliances and lighting. As you know, the federal government has issued a challenge to individuals to cut this per capita average from roughly 5 tons to roughly 4 tons per year.

chiffres d'affaires des compagnies d'électricité; dans la plupart des cas, il s'agit d'un dixième de cent par kilowattheure. Ce montant est relativement faible, mais il donne lieu à des fonds importants que les États utilisent pour financer les programmes d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique. Les compagnies d'électricité sont légalement tenues d'administrer des programmes destinés à favoriser une consommation plus efficace, c'est-à-dire une réduction de la consommation d'électricité.

J'ai cru comprendre que vous revenez tout juste d'un voyage d'étude en Californie. Vous êtes donc au courant de la dernière loi adoptée par cet État relativement aux émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules, loi qui devrait donner lieu à la mise en œuvre de normes d'efficacité énergétique pour les véhicules qui sont supérieures à celles, beaucoup moins exigeantes, appliquées à l'échelon fédéral.

C'est peut-être surprenant, mais les Américains investissent plus que nous dans le transport en commun. En 2000, l'investissement total du Canada dans le domaine du transport en commun a été inférieur à 1 milliard de dollars canadiens. Dans la région urbaine de New York seulement, cet investissement a été supérieur à 2 milliards de dollars américains.

Autre exemple intéressant. Le gouvernement fédéral américain a adopté un programme de captation des gaz émis par les grands dépotoirs. Celui-ci représente environ 3 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Depuis plusieurs années déjà, la captation de ces gaz est obligatoire pour la plupart des grands dépotoirs aux États-Unis. Au Canada, seules quelques provinces ont imposé ce genre de chose.

Nous avons tiré une grande conclusion de cette étude, qui a été particulièrement pertinente à notre débat sur la ratification de Kyoto. Certains, au Canada, soutenaient que, l'administration Bush s'étant retirée de Kyoto, il serait très dangereux pour le Canada de dépasser les États-Unis si ce dernier pays ne faisait rien. Cet argument ne tient pas puisque nous sommes déjà en retard par rapport à ce pays.

Nous espérons pouvoir rattraper ce retard à l'occasion de la mise en œuvre de Kyoto, mais pour l'instant, nous sommes à la traîne derrière les Américains.

Dans la dernière partie de cette présentation, je vais vous parler du «défi d'une tonne». La diapositive portant ce titre montre un graphique circulaire établissant la répartition des émissions de gaz à effet de serre par personne au Canada. On se demande toujours un peu ce que signifie au juste l'expression «émissions par personne». Dans mon calcul, je parviens à un total de 5,4 tonnes par Canadien. J'ai inclus tout ce qui est transport aérien et transport routier. Même si cette rubrique est en partie constituée par les déplacements d'affaires, il s'agit d'un domaine où les particuliers peuvent influencer les choix à opérer. Le domaine des transports représente plus de la moitié du total. Les autres éléments concernent la consommation d'énergie dans les bâtiments sous la forme du chauffage des locaux, de l'eau, de la consommation électrique par les appareils électroménagers et de

I will make the same point that I made earlier with regard to the targeted measures. Information and education programs are very important. They will prepare the ground. However, on their own, realistically, they will only have a marginal impact on emissions. Canada's experience with voluntary approaches to dealing with greenhouse gas emissions over the past several years shows clearly that you have to go beyond voluntary measures to have a significant impact on greenhouse gas emissions or to make them significantly below business as usual, which is what we have to do under Kyoto. This means that regulatory approaches will have to be used, as well as meaningful financial incentives and possibly disincentives. Those are the things that will really change behaviour to the extent needed.

It is important to bear in mind that the producers of the greenhouse gas emitting products that consumers buy share some responsibility here. One good example would be cars and trucks, where producers could, fairly easily, using existing technology, dramatically improve the fuel efficiency of new vehicles sold in Canada. The result would be that individuals would have correspondingly lower greenhouse gas emissions. Indeed, an important element in the federal Kyoto plan is to seek a 25 per cent improvement in new vehicle fuel efficiency. This is an example of what can be done towards meeting the one-ton challenge, through actions required of producers of products and not necessarily the consumers. It is a mistake to imagine that all the burden and responsibility must be on the consumers. There is also an important shared responsibility by producers.

Another example would be buildings. Yes, consumers can demand that newly constructed housing be built to R-2000 standards; however, realistically, until provincial building codes require those kinds of standards the vast majority of buildings will be built to a lower standard. This is another example where, for a greenhouse-emitting product, in this case a house or a building of some kind, a requirement made on the producer likely will have a bigger impact than trying to persuade the purchaser to choose a product with a lower impact.

A further example is electricity. In most parts of Canada, consumers of electricity do not have much of a choice in the sources of electricity that they purchase. Here is an example where there can be requirements on electricity producers, with renewable portfolio standards, to require electricity retailers to source their electricity from lower-emitting or zero-emitting sources.

Having said all that, when consumers are asked to make changes themselves as opposed to changes being made on the producer side, realistically, you will need meaningful financial incentives. An example of this would be for building retrofits. The

l'éclairage. Comme vous le savez, le gouvernement fédéral a mis les particuliers au défi de réduire leur consommation moyenne par personne de cinq à quatre tonnes par an environ.

Je vais reprendre ce que j'ai dit un petit plus tôt au sujet des mesures ciblées. Dans ce cas aussi les programmes d'information et d'éducation joueront un rôle très important. Ils permettront de préparer le terrain. Toutefois, ils n'auront, à eux seuls, qu'un effet limité sur la réduction des émissions. Depuis plusieurs années au Canada, on a pu constater qu'en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il faut aller au-delà des mesures volontaires afin de parvenir à de véritables résultats ou d'aller au-delà du statu quo, ce que nous sommes tenus de faire d'après Kyoto. Autrement dit, nous devons appliquer des règlements et des mesures financières incitatives et peut-être même punitives. Ce sont de telles interventions qui permettent de modifier véritablement le comportement des consommateurs pour parvenir aux résultats désirés.

Il ne faut pas oublier que les fabricants des produits émettant des gaz à effet de serre partagent une certaine responsabilité avec ceux qui les achètent. Pensons aux voitures et aux camions parce que les fabricants pourraient très facilement appliquer des technologies modernes pour améliorer de beaucoup la consommation d'essence des nouveaux véhicules vendus au Canada. Cela permettrait de réduire automatiquement les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre par les particuliers. L'un des éléments importants du plan fédéral de Kyoto consiste à parvenir à une amélioration de 25 p. 100 de la consommation des nouveaux véhicules. C'est là un exemple de ce qu'il serait possible de faire pour relever le «défi d'une tonne»; autrement dit, on pourrait exiger que les fabricants et pas forcément les consommateurs assument la responsabilité des mesures à prendre. On se trompe en pensant qu'il faut imputer toute la responsabilité au consommateur et lui faire porter tout le fardeau du redressement. Les fabricants, eux aussi, ont une responsabilité importante à assumer.

L'autre exemple est celui des bâtiments. Il est vrai que les consommateurs peuvent réclamer que leur maison soit construite aux normes R-2000, mais tant que les codes provinciaux du bâtiment n'exigeront pas le respect de ces normes, la plupart des nouvelles constructions correspondront à des normes inférieures. Il s'agit-là d'un autre exemple où l'imposition d'une norme au fabricant, dans ce cas un constructeur de constructions résidentielles ou autres, aura plus d'effet que d'essayer de convaincre l'acheteur de choisir un produit ayant peu d'impact sur l'environnement.

Un autre exemple est celui de l'électricité. Au Canada, les consommateurs d'électricité n'ont généralement pas leur mot à dire dans le choix des sources d'énergie utilisées pour les alimenter. On pourrait imposer des normes aux producteurs d'électricité sur la part d'énergie renouvelable afin de les inciter à s'approvisionner auprès de sources à émission nulle ou faible.

Cela étant posé, quand on demande aux consommateurs d'apporter des changements, plutôt que d'imposer ces changements aux fabricants ou aux producteurs, il est normal de leur offrir des incitatifs financiers. On peut, par exemple, leur

federal government wants to retrofit 25 per cent of all residential and commercial buildings in Canada. It will require some significant financial incentives to change current behaviour. Before saying there has to be a vast increase in public spending, financial incentives can be structured in a way that is revenue neutral. An example that is often discussed in the area of vehicle fuel efficiency is the fee-bate concept, where you levy a fee on inefficient vehicles but provide a rebate on more efficient vehicles. That way there is no actual net change to government revenues. I want to add that note of caution. When I talk about financial incentives, it does not necessarily have to mean an increase in public spending.

I would now be pleased to answer questions.

Senator Finnerty: The one-ton challenge is part of the climate change plan for Canada. Every Canadian has been asked to voluntarily reduce annual GHG emissions by 1 ton, from an average of 5 tons per year to 4 tons per year. In your presentation, you state that producers of GHG-emitting products should make the reductions because of their greater knowledge of the technical possibilities of reduction, as well as being better organized and therefore, presumably, able to make improvements at a lower cost. Nevertheless, producers have no control over how their products are used. An example would be excessive idling or leaving appliances on when they are not in use. How can we get Canadians to change the way they use GHG-emitting products as opposed to changing the products they use?

Mr. Bramley: I agree with your implication that it is a shared responsibility. There must be action by producers, action that will have to be required by regulation in many cases. However, there is no doubt that even if a consumer buys a fuel-efficient vehicle the consumer can use the vehicle in an unwise or inappropriate way. There will have to be action on both sides. Idling is an example, and a number of municipalities in Canada have anti-idling bylaws. There can be a regulatory approach there.

Senator Finnerty: Where is that?

Mr. Bramley: I understand there is an anti-idling bylaw in Montreal. I do not remember offhand, but I have heard of other municipalities doing this as well. Enforcement is an issue. They may not be well enforced, or even enforced at all. I do not want to give the impression that regulatory approaches are needed everywhere. There is certainly a role for information programs. There has been a recent controversy about the gadget that starts an automobile remotely, where an individual lets the car run for a

consentir des subventions et des prêts pour améliorer le rendement énergétique de leurs immeubles commerciaux ou résidentiels. Le gouvernement fédéral veut modifier 25 p. 100 de toutes les constructions résidentielles et commerciales au Canada. Pour cela, il devra mettre en œuvre des mesures d'incitation financière afin d'influer sur le comportement des consommateurs. Avant d'en arriver à augmenter considérablement les dépenses publiques, on pourrait faire en sorte que les mesures d'incitation financière soient n'aient aucune incidence sur les recettes. Dans le domaine de l'efficacité énergétique des véhicules, on parle souvent du concept de l'abattement fiscal qui consiste à prélever un droit sur les véhicules énergivores et à consentir un rabais aux autres. Ainsi, les recettes gouvernementales nettes sont inchangées. Je tiens à faire une mise en garde: quand je parle de mesures d'incitation financière, cela ne veut pas forcément dire qu'il faut augmenter les dépenses publiques.

Je suis maintenant disposé à répondre à vos questions.

Le sénateur Finnerty: Le défi d'une tonne fait partie du plan du Canada pour le changement climatique. Tous les Canadiens ont été invités à réduire volontairement leurs émissions de GES d'une tonne, pour passer d'une moyenne de 5 tonnes à 4 tonnes par an. Dans votre exposé, vous avez dit que les fabricants de produits qui sont source de GES devraient eux-mêmes effectuer des réductions parce qu'ils connaissent mieux que quiconque les possibilités techniques permettant d'y parvenir, qu'ils sont aussi mieux organisés et qu'ils devraient donc être en mesure d'apporter des améliorations à un coût inférieur. Toutefois, les fabricants n'ont pas de contrôle sur la façon dont leurs produits sont employés. On peut penser, par exemple, aux automobilistes qui laissent tourner leur véhicule au ralenti pendant trop longtemps ou aux gens qui laissent des appareils ménagers allumés inutilement. Comment inciter les Canadiens à changer la façon dont ils utilisent les produits sources de GES plutôt que d'avoir à changer les produits eux-mêmes?

M. Bramley: Vous sous-entendez dans votre question qu'il s'agit-là d'une responsabilité partagée et je suis d'accord avec vous. Les fabricants doivent prendre des mesures qu'il conviendra souvent d'imposer par le biais d'un règlement. Toutefois, il ne fait aucun doute que même un véhicule économe en carburant peut être mal utilisé. Il faudra donc que les deux parties prennent les mesures. Par exemple, nombre de municipalités canadiennes ont adopté des règlements contre le fonctionnement des véhicules au ralenti. Il serait donc ici possible d'appliquer une démarche réglementaire.

Le sénateur Finnerty: Où est-ce que c'est interdit?

M. Bramley: Je crois savoir qu'il existe un règlement municipal de ce genre à Montréal. J'ai entendu dire que d'autres municipalités appliquaient des règlements identiques, mais je ne me rappelle pas lesquelles. L'application fait ici problème. Il peut être difficile voire impossible de faire respecter ces règlements. Je ne veux pas vous donner l'impression qu'il est nécessaire d'appliquer partout des approches réglementaires. Les programmes d'information auront certainement un rôle à jouer.

half hour or more before getting into it. Clearly, there is need for major education regarding issues like that.

The main point I was trying to make is that, yes, there is a role for information and education programs, but they will not, on their own, close the gap to the extent that it needs to be closed.

Senator Christensen: On the issue of educating the public, we did that back in the 1980s. It is public demand on the industry rather than putting penalties on the industry that will make industry meet the demands of the public. If I want to buy a car with low emissions, that is the car I will buy; if a car dealer does not have the car for me, I will go to someone else. It is the same with any product. It used to be that no one was interested in wood stoves that did not have catalytic combusters. As that particular product became more efficient, the dealerships that had those were the ones that were selling them. Public demand on the producer created the changes, and then all other producers, because they wanted to sell, came up to it. There must be some requirements on the producer as well. It would be better, however, for government to create a good awareness program for Canadians who will make those demands.

Mr. Bramley: I agree with you that there needs to be good awareness, but I do not think awareness on its own will get you nearly far enough. Perhaps an example to cite would be green power. In a number of provinces in Canada now, consumers can choose to pay extra to buy green power, which is electricity produced from low-impact, renewable resources.

Green power marketing has had some success, but my understanding is that it is not reaching more than about 1 per cent of consumers. Perhaps the marketing could be done better, but most people who are experts in renewable energy say that that kind of marketing approach will only get you so far. To get up to the level of 10 per cent impacts of renewable energy that some European countries are planning to achieve, you need things like renewable portfolio standards, where a requirement is placed on the producer and/or tax credits, which is used in the U.S. I cited that as an example earlier.

Marketing and awareness can get you along the road, but experience shows that it does not get you far enough along to the targets that we need to meet under Kyoto.

Senator Christensen: Awareness would also help to money as well. You would save money in the long term.

Mr. Bramley: We have a Web site called www.climatechangesolutions.com. The main message is to reduce emissions and save money. We have been participating in an information awareness approach. Awareness is definitely important; however, it is not enough on its own.

Récemment, les télédémarreurs ont fait l'objet d'une controverse, parce que les automobilistes laissent tourner leur véhicule pendant une demi-heure ou plus avant de l'utiliser. Il va falloir donc faire plus de sensibilisation au sujet de problèmes de ce genre.

Je voulais surtout faire ressortir que les programmes d'information et de sensibilisation auront forcément un rôle à jouer mais que, en soi, ils ne permettront pas de combler l'écart par rapport aux objectifs de Kyoto.

Le sénateur Christensen: Nous avons fait de la sensibilisation publique dans les années 80. C'est sous la pression du consommateur, plutôt que sous l'effet de pénalités, que l'industrie donnera suite aux besoins. Si je voulais acheter une voiture peu polluante que n'aurait pas un certain concessionnaire, j'irais voir ailleurs. C'est la même chose pour n'importe quel autre produit. À un moment donné, plus personne n'a envisagé d'acheter un poêle à bois non équipé d'un catalyseur de postcombustion. Ce produit étant devenu de plus en plus efficace, seuls les marchands qui offraient de tels produits ont fini par bien vendre. Ce sont les demandes des consommateurs qui ont donné lieu à des changements, les autres fabricants ayant dû emboîter le pas pour garder leurs parts de marché. Il faut bien sûr imposer des exigences aux fabricants, mais il serait mieux que le gouvernement mette en place des programmes de sensibilisation à l'intention des Canadiens afin que eux réclament ce genre de demande.

M. Bramley: Je suis d'accord avec vous, il faut adopter de bons programmes de sensibilisation, mais je ne pense pas qu'ils nous permettront, à eux seuls, d'atteindre nos objectifs. On peut, par exemple, penser à l'énergie écologique. Dans plusieurs provinces, les consommateurs peuvent décider de payer un léger supplément pour être alimentés par de l'électricité produite à partir de ressources peu polluantes et renouvelables.

L'énergie écologique remporte un certain succès, mais je crois savoir qu'elle n'est utilisée que par un pour cent environ des consommateurs. Il serait peut-être possible d'améliorer la commercialisation de ce produit, mais la plupart des spécialistes de l'énergie renouvelable disent que les techniques de marketing ne permettent d'atteindre qu'un certain niveau de consommation. Pour passer à un niveau d'utilisation d'énergies renouvelables correspondant à 10 p. 100 du total, ce qu'envisagent certains pays européens, il faut appliquer des parts d'énergie renouvelable sous la forme d'exigences imposées aux fabricants ou de crédits d'impôt, ou des deux, comme cela se fait aux États-Unis. Je vous ai cité cet exemple un peu plus tôt.

Le marketing et la sensibilisation permettent de faire un bout de chemin, mais l'expérience nous indique qu'ils ne seront pas suffisants pour parvenir aux objectifs de Kyoto.

Le sénateur Christensen: Les programmes de sensibilisation permettraient aussi d'économiser à long terme.

M. Bramley: Nous avons un site Internet: www.climatechangesolutions.com. Nous y disons essentiellement qu'il faut réduire les émissions et économiser. Nous avons participé à un programme de sensibilisation que nous estimons être très important. Toutefois, cela ne suffit pas.

The use of certain appliances is another example. It is accepted that governments regulate minimum efficiency standards for energy-using appliances. As technology improves, there comes a point where there is no longer any excuse to be selling an appliance that uses energy wastefully when it is perfectly practical to produce an efficient appliance.

The producers know technology and their products. They are well organized and well resourced. It makes sense to say, "Producers, this is the minimum standard of the products that you should be producing," especially when the technology is available.

Senator Sibbeston: I come from the Northwest Territories, where the issue of climate change or pollution seems far removed from our reality. Our country is still quite pristine and vast. I often have difficulty understanding how driving a car or burning wood adds to the gas emissions.

At the same time, I have been in cities where a haze has hung above the city. It all adds up. I can see that it has a detrimental effect.

Would you say that the science in the area of climate change is simply emerging and still at an elementary stage? I am seeing people having difficulty in quantifying things.

The government says it will retrofit 25 per cent of their buildings, to contribute significantly to the entire issue. What about the efforts and the machinery that are there to produce that 25 per cent? Are these sorts of things taken into consideration?

Is it really a quantifiable science? Are scientists misleading us somewhat in putting figures to things, when in reality these figures are not realistic?

Mr. Bramley: The science of climate change has received intense attention and has experienced an intense level of activity for roughly 10 ten years now. A highly respected international science assessment body, the Intergovernmental Panel on Climate Change, was established in 1988 by the United Nations Environment Programme and the World Meteorological Organization. That panel produced three major assessment reports, in 1990, 1995 and 2001, assessing the state of knowledge of climate change science. There is an overwhelming consensus amongst professional climate scientists that emissions from human activities are now a dominant influence on the climate. The work of that body projects that if greenhouse gas emissions continue to rise over the current century, according to a variety of scenarios, global average temperatures will increase by between the 1.4 and 5.8 degrees Celsius by the year 2100.

That is a strong scientific consensus. Those findings have been endorsed by the national science academies of 18 countries, including Canada, the U.K. and the U.S.

L'utilisation de certains appareils ménagers est un autre cas de figure. Il est admis que les gouvernements réglementent les normes minimales d'efficacité des appareils électroménagers. Les progrès technologiques aidant, on en arrive à un point où il n'y a plus aucune excuse de vendre des appareils qui gaspillent de l'énergie quand on peut en produire qui sont très économes.

Les fabricants connaissent cette technologie et leurs produits. Ils sont bien organisés et disposent de gros moyens. Il serait donc logique d'imposer des normes minimales aux produits distribués par les fabricants, surtout quand on sait que la technologie existe.

Le sénateur Sibbeston: Je viens des Territoires du Nord-Ouest où la question du changement climatique et de la pollution semble très éloignée de notre quotidien. Nous habitons un territoire vaste et vierge. J'ai souvent de la difficulté à comprendre que les automobiles et les poêles à bois soient des sources d'émissions de gaz.

D'un autre côté, j'ai résidé dans des villes plongées dans la brumasse. Toutes les émissions se combinent et je me rends bien compte qu'il y a des effets négatifs.

Ne pensez-vous pas que nous en sommes tout juste aux balbutiements de la science en matière de changement climatique, que nous en sommes au tout début? Je trouve que les gens ont de la difficulté à quantifier le phénomène.

Le gouvernement nous dit qu'il veut améliorer de 25 p. 100 le rendement énergétique de ses immeubles afin de contribuer véritablement à ce dossier. Mais a-t-on pensé aux effets des efforts déployés et des machines utilisées pour parvenir à cette réduction? Est-ce que l'on tient de tous ces autres aspects?

Est-on en présence d'une science dont les éléments sont quantifiables? Les scientifiques nous trompent-ils en chiffrant ces choses-là quand, en réalité, les chiffres ne sont pas réalistes?

M. Bramley: La science du changement climatique fait l'objet d'une grande attention et elle est le siège d'une grande activité depuis une dizaine d'années. Un éminent organisme international d'évaluation scientifique, le Groupe d'experts sur l'évolution du climat, a été créé en 1988 par le programme des Nations Unies pour l'environnement et par l'Organisation météorologique mondiale. Ce groupe a produit trois grands rapports d'évaluation, en 1990, 1995 et 2001, dans lesquels il se livre à une évaluation de l'état des connaissances scientifiques en matière de changement climatique. Une grosse majorité de chercheurs en climatologie s'entendent sur le fait que, de nos jours, le climat est principalement influencé par les activités humaines. Toujours d'après ce groupe d'experts, si les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter au cours du siècle, selon toute une diversité de scénarios, les températures moyennes à la surface de la planète augmenteront de 1,4 à 5,8 degrés Celsius d'ici 2100.

Cette communauté scientifique s'entend très nettement à ce sujet et ses constats ont été entérinés par les académies des sciences de 18 pays, dont le Canada, le Royaume-Uni et les États-Unis.

There is not really a significant debate about the human influence on climate change now. It is a debate that someone sees portrayed artificially in some media reports, but among climate scientists there is not a significant debate on that any longer.

Indeed, one of the key findings of the science is that regions close to the poles, particularly in the northern hemisphere, are projected to suffer the largest and most rapid climate change. One often hears people from northern Canada speaking of evidence of climate change that they can already see around them. There have been studies in the McKenzie Basin documenting clearly the evidence of rapid warming over the past century. That is projected to accelerate if we do not get emissions under control.

Regarding the last part of the question on retrofits, we do have good figures on the amount of emissions of greenhouse gases linked to energy use in buildings. Retrofitting buildings is a very attractive way to reduce emissions — as a previous question implied, one can save money by doing so. When you reduce energy use, the initial capital investment is generally paid back quickly through savings in energy costs.

The government has fairly aggressive targets in its plans to retrofit buildings to realize that savings. It is an attractive, low-cost way of reducing emissions.

It is also a way of involving a large proportion of the population in action to address climate change. It has an attraction from the perspective of getting people involved, as well.

Senator Christensen: I have a comment regarding the efficiency of retrofits. I was in the energy conservation business in the 1980s. We did a total retrofit on our home in 1991. We increased the insulation by 50 per cent. We changed all the windows to triple-glazed. We reduced many of the northern light windows. I would say that we reduced the surface of windows by about one third.

I did a comparison this year on the nine years previous to that retrofit and the nine years following that retrofit. We saved approximately 325 litres per year on average. We have had warmer winters since that time. The house is quieter, cleaner and draft free. I would still have done it because of the comfort, but the actual cost recovery was not that great.

Mr. Bramley: Obviously, individual experiences will depend on individual circumstances. As part of the national climate change process, there was a body established called the “Buildings Issue Table,” which produced reports on the potential for Canada to take measures to reduce emissions from buildings. That report contains cost estimates per ton of greenhouse gases reduced. There were many measures in that report that are negative-cost

On ne débat pas vraiment de l'influence des activités humaines sur le changement climatique. D'aucuns estiment qu'il s'agit d'un débat artificiel entretenu par la presse, mais ce n'est certainement plus un débat entre scientifiques.

L'un des principaux constats de la science c'est que ce sont les régions voisines des pôles, surtout dans l'hémisphère nord, qui devraient souffrir le plus et le plus rapidement du changement climatique. Les résidents du Nord du Canada parlent souvent des indices du changement climatique qu'ils constatent déjà. Des études réalisées dans le bassin du McKenzie ont permis de constater un réchauffement rapide au cours du siècle passé. On prévoit que ce phénomène ira en s'accéléralant si nous ne limitons pas nos émissions de gaz à effet de serre.

Pour ce qui est de la dernière partie de votre question, celle concernant l'amélioration du rendement énergétique des bâtiments, nous disposons d'excellentes données sur la quantité d'émissions de gaz à effet de serre associées à la consommation d'énergie des bâtiments. L'amélioration du rendement énergétique est une formule très intéressante pour réduire les émissions parce que, comme un sénateur l'a sous-entendu tout à l'heure dans sa question, il est ainsi possible d'économiser. Grâce à la réduction de la consommation d'énergie, on récupère généralement très vite les investissements en capital associés à la modernisation des bâtiments.

Le gouvernement s'est fixé des objectifs plutôt ambitieux dans ses plans d'amélioration du rendement énergétique des bâtiments afin de parvenir aux économies envisagées. C'est là une façon intéressante et peu coûteuse de réduire les niveaux d'émissions.

C'est aussi une façon de mobiliser une importante partie de la population pour s'attaquer au changement climatique. Ce genre de programme est donc intéressant parce qu'il permet de mobiliser la population.

Le sénateur Christensen: J'ai quelque chose à dire au sujet de l'efficacité des programmes de modernisation. Dans les années 80, je travaillais dans le domaine de la conservation énergétique. En 1991, nous avons complètement modifié notre maison pour en améliorer le rendement énergétique. Nous avons augmenté de 50 p. 100 la quantité d'isolant, nous avons fait poser des fenêtres à triple vitrage, réduit la surface de fenêtres au nord pour réduire d'un tiers environ la superficie totale d'ouvertures.

Nous avons comparé ce que nous avons consommé en chauffage entre les neuf années ayant précédé les travaux et les neuf années ayant suivi. Nous avons économisé en moyenne près de 325 litres de carburant, mais nous avons eu des hivers plus cléments depuis. La maison est plus silencieuse, plus propre et il n'y a plus de courant d'air. Si c'était à refaire, je le ferai pour le confort, mais on ne peut pas parler d'une importante récupération des coûts.

M. Bramley: Il est certain que les expériences en la matière varient au cas par cas. Dans le cadre du processus national d'adaptation au changement climatique, un organisme appelé «Buildings Issue Table» a produit un rapport sur le potentiel que pourrait représenter, pour le Canada, la prise de mesures associées à la réduction des émissions dues aux bâtiments. Un rapport contient des estimations de coût à la tonne pour la réduction des

measures. Many experts on building retrofits will tell you that, on average, there are many money-saving measures that can be taken in buildings.

Senator Eyton: Mr. Bramley, thank you for your presentation. I should say, very quickly, that I have not accepted the arguments behind Kyoto, and I oppose Kyoto. On the other hand, I fully accept that there are benefits coming out of it and the initiatives that you are talking about and that we are trying to consider. I get there, but from a different route, but I am supportive of many of the initiatives that you are talking about.

Can you tell me a little bit more about Pembina? I have received material from the institute for many years now, and I have seen the one little one-paragraph description, but can you tell me how it was founded, how it is funded today and its outreach across the country?

Mr. Bramley: The Pembina Institute was founded in 1986, I believe. I have worked for it for four years, so I am not completely clear on all the ancient history. It was founded in Drayton Valley, Alberta, following a major industrial accident, which was the initial instigation for a group of citizens to set up what was initially a voluntary, environmental, non-profit organization. We have grown over the years. We currently have approximately 35 staff, with three major offices, one still in Drayton Valley, Alberta, one in Calgary and one in Ottawa. Our sources of funding are quite diverse. We have some foundation funding, as well as some individual donors. Some of our specific projects are funded by the federal government; others are funded by provincial governments. We also provide advisory services to corporations, municipalities and governments. It is a bit of a mixed bag. We are a bit of a hybrid between a traditional, environmental, non-profit organization and a consulting organization. We are not for profit, but we do provide advisory services that provide us with a source of income that allows us to make ends meet.

Senator Eyton: Would your budget run about \$5 million per year, or something like that?

Mr. Bramley: I think it is more in the region of \$2 million per year.

Senator Eyton: You have an efficient use of personnel, then.

Your presentation referred to the one-ton challenge. One of your slides related to the individual contributions that can be made against the current emissions; another referred to the program itself.

How does that individual effort and measure fit into all of that? There is, as you have pointed out, a great risk of double counting. I can understand perfectly pages 3 and 4. They are a little hard to read, but I understand the calculation. It seems to me that if individuals are embarking on the challenge and doing what they

gaz à effet de serre. Nombre de mesures énoncées sont des mesures de coûts négatifs. Beaucoup d'experts dans le domaine vous diront qu'il existe un grand nombre de mesures susceptibles de permettre des économies dans le domaine du bâtiment.

Le sénateur Eyton: Merci pour votre exposé, monsieur Bramley. Je dois très rapidement vous dire que je ne me range pas aux arguments invoqués pour ratifier Kyoto, parce que je suis opposé à cet accord. D'un autre côté, je reconnais tous les avantages qu'il y a à tirer de ce protocole et des initiatives dont vous parlez et que nous sommes en train d'étudier. Je vous rejoins, mais par une route différente, parce que j'appuie un grand nombre des initiatives dont vous venez de parler.

Pourriez-vous me parler un peu plus de Pembina? J'ai reçu des documents de l'Institut il y a plusieurs années et je viens de voir ici un tout petit paragraphe descriptif, mais pourriez-vous me dire comment l'Institut a été fondé, comment il se finance aujourd'hui et quel programme de sensibilisation il mène un peu partout au Canada?

M. Bramley: L'Institut Pembina a, je crois, été créé en 1986. J'y travaille depuis quatre ans et je ne connais pas bien son passé. Il a été créé à Drayton Valley, en Alberta, après une catastrophe industrielle, à l'instigation d'un groupe de résidents qui a d'abord voulu mettre sur pied un organisme écologique bénévole, sans but lucratif. Au fil des ans, cet organisme a pris de l'ampleur au point de compter aujourd'hui 35 employés répartis dans trois grands bureaux, un à Drayton Valley en Alberta, l'autre à Calgary et le dernier à Ottawa. Nos sources de financement sont assez diversifiées. Nous avons une fondation et nous recevons des dons personnels. Certains de nos projets sont financés à la pièce par le gouvernement fédéral et d'autres sont financés par les gouvernements provinciaux. Nous dispensons aussi des services consultatifs à des sociétés, des municipalités et des gouvernements. Nous faisons un peu de tout. Nous sommes un hybride entre un organisme écologique traditionnel sans but lucratif et un service consultatif. Nous sommes sans but lucratif, mais nous fournissons des conseils qui nous rapportent de l'argent, argent grâce auquel nous pouvons boucler nos fins de mois.

Le sénateur Eyton: Vous avez un budget de 5 millions de dollars par an ou quelque chose comme ça?

M. Bramley: Je pense que c'est beaucoup plus près de 2 millions par an.

Le sénateur Eyton: Vous utilisez donc très efficacement votre personnel.

Dans votre exposé, vous nous avez parlé du défi d'une tonne. Dans une de vos diapositives, vous avez montré quelle était la contribution des particuliers aux émissions actuelles et, dans une autre, vous parlez du programme lui-même.

En quoi est-ce que les efforts et les mesures au niveau individuel s'intègrent-elles dans tout cela? Comme vous l'avez indiqué, il y a un véritable risque de dédoublement. Je comprends bien ce que vous dites aux pages 3 et 4. Elles sont un peu difficiles à lire, mais je comprends vos calculs. J'ai l'impression que, si les

can they should know that it has impacts on the transportation segment here or the building segment there. To that extent, how do you avoid the double counting?

For example, if a manufacturer provides a more efficient water heater, does the individual buying it get the credit, or does the manufacturer get the credit? Where does that fall? Can you explain how the one-ton challenge fits into the graphs on pages 3 and 4?

Mr. Bramley: That is an excellent question, but I do not have the answer because the plan, as you have noticed, does not actually define what emissions from individuals are. It is not clear from the plan exactly how the federal government intends to define individual emissions. The federal government has not quantified where that one-ton reduction per capita fits in and how much of it is transportation and how much of it is building. The answer to the question may be buried in some of the number crunching that underlies the federal plan, but I do not have a precise answer.

You are right that the deductions related to the one-ton challenge will fall partly in transportation and partly in buildings, and partly in the industry and electricity section. If we are talking about reduction in energy use in the home that results in lower electricity production, you can get an emission reduction from electricity producers as well, so it will be spread over those areas. Very roughly speaking, given that half of personal emissions, in the way that I have defined them on the second-last slide, come from transportation, one could expect roughly half of the one-ton challenge to be met in that area, and roughly half in actions and buildings, but I cannot give a precise answer to that.

Senator Eyton: Might it be better on page 4 to have a separate segment for the individual contribution, so that all of us can get together and say we did our bit and then look to the other guys for their share?

Mr. Bramley: I agree that the federal government needs to define exactly what it means by "individual emissions." Different definitions could be used, and the quantification that could be used to ascertain whether 1 ton is achieved or not should be made clear. Perhaps you might want to ask the federal officials who are working on this for more details, but I understand that the federal government will be undertaking a public outreach program where presumably they will be a bit clearer about what exactly is meant.

Senator Christensen: Have you looked at Great Britain, for example, to see how they set up their process for counting carbon emissions, to do a comparison?

Mr. Bramley: Their process for counting carbon emissions regarding individual actions?

particuliers relevaient ce défi et faisaient leur possible, ils faudrait forcément les informer des effets de leurs actions dans le domaine des transports ou dans celui de l'immobilier. Cela étant posé, comment éviter de ne pas compter deux fois?

Par exemple, si un fabricant produit des chauffe-eau plus efficaces, est-ce qu'on le créditera lui ou les acheteurs de ces appareils? À qui va-t-on attribuer les crédits des émissions? Pouvez-vous me dire où se situe le défi d'une tonne dans les graphiques des pages 3 et 4?

M. Bramley: Voilà une excellente question pour laquelle je n'ai malheureusement pas de réponse parce que, comme vous l'avez remarqué, le plan ne définit pas ce que sont les émissions dues aux particuliers. On ne sait pas exactement, d'après le plan, comment le gouvernement fédéral va définir ce qu'il faut entendre par émissions dues aux particuliers. Le gouvernement fédéral n'a pas déterminé ce que donnerait la réduction d'une tonne par personne, ni ce qu'elle donnerait dans les domaines du transport et dans celui de l'immobilier. La réponse à cette question se trouve peut-être dans tous les calculs qui ont été faits à l'occasion de la préparation du plan fédéral mais je n'ai pas de réponse précise à vous donner.

Vous avez raison, les crédits associés au défi d'une tonne iront en partie au transport, en partie au secteur de l'immobilier et en partie aussi à l'industrie et à la production d'électricité. Dès que les foyers réduisent leur consommation d'énergie, la production d'électricité est diminuée et l'on parvient à des réductions d'émissions par les centrales électriques, si bien que l'on pourrait effectuer une répartition entre les divers secteurs concernés. Comme la moitié des émissions dues aux particuliers, à la façon dont je les ai définies à l'avant-dernière diapositive, sont associées au domaine du transport, on pourrait s'attendre à ce que l'on comble la moitié du défi d'une tonne dans ce secteur également et à ce qu'on obtienne une autre moitié du côté des mesures prises et de l'immobilier, mais je ne peux vous répondre avec précision.

Le sénateur Eyton: Ne serait-il pas mieux, en page 4, d'établir des segments distincts pour chaque contribution personnelle, pour pouvoir affirmer que nous avons tous fait notre part et qu'il faut maintenant que les autres fassent la leur?

M. Bramley: Je suis d'accord avec vous, le gouvernement fédéral doit définir très précisément ce qu'il entend par «émissions personnelles». Différentes définitions pourraient être appliquées à cette expression et il faudrait préciser en fonction de quelle méthode de quantification on déterminerait l'atteinte ou non de l'objectif d'une tonne. Vous pourriez peut-être demander aux fonctionnaires qui se chargent de cette question de vous fournir plus de détails à cet égard, mais je crois savoir que le gouvernement fédéral va entreprendre un programme de sensibilisation publique où il précisera sans doute ce qu'il entend par-là.

Le sénateur Christensen: Avez-vous examiné ce qui se fait en Grande-Bretagne, par exemple, en matière d'évaluation quantitative des émissions de carbone, aux fins de comparaison?

M. Bramley: Vous voulez parler de la quantification des émissions de carbone au niveau individuel?

Senator Christensen: As Senator Eyton is saying, how do we keep track and avoid double counting? What is the process? You are saying it is not clear. I am asking if you have looked at other jurisdictions such as Great Britain to see how they are doing it.

Mr. Bramley: In terms of Canada's compliance with Kyoto, there can be no double counting, because Canada's compliance is judged according to our national greenhouse inventory, and that is compiled in a rigorous way that excludes any double counting. The double counting comes in, if you do make progress in reducing emissions, in how you attribute that progress to different sets of action. It is an attribution issue.

In the U.K., I am familiar with some of the measures that have been implemented for Kyoto implementation. There is, for example, already a greenhouse gas emissions trading system, a renewable portfolio standard, a requirement on electricity producers to improve the efficiency of consumers, and so on. I do not know what mechanisms have been put in place to exclude double counting in attribution, but I am the first to agree that there are many risks of double counting in the federal implementation plan. I was emphasizing the risks particularly with regard to the large industrial emitters, but it is an area where there will have to be a lot of diligence.

I did not answer the previous question fully about who would get the credit, because that is the same question about attribution. The answer is that questions of credit only really matter when there is a formal emissions trading system — when the credit is actually a piece of paper that has monetary value and is traded in an emissions trading system. It becomes especially important in an emissions trading system to ensure that there is no double counting. That really kills any emission trading system. If it is a case of somebody selling a more efficient appliance and whether it is the seller of the appliance or the user of the appliance that gets credit, that is a question that needs to be answered, but it is not utterly critical to get the answer because there will be no piece of paper that will be tradable. There will be no tradable credit granted for those activities. At least that appears to be the case, according to the current plans.

Senator Eyton: I have one more question on the national plan, the government change plan. There is a reference of 10 per cent of new electricity capacity from low-impact renewables, and you echo that in the last page of your presentation by referring to electricity renewable portfolio standards. What part can or should nuclear power play in that?

Le sénateur Christensen: Comme se le demandait le sénateur Eyton, comment assurer le suivi de tout cela et éviter de compter en double? Quel processus va-t-on appliquer? Vous dites que ce n'est pas clair. Je vous demande si vous avez examiné ce qui se passe dans d'autres pays, comme la Grande-Bretagne.

M. Bramley: Pour ce qui est du respect de Kyoto par le Canada, il ne sera pas possible de compter en double parce que nos résultats seront évalués en fonction de notre inventaire national de gaz à effet de serre, inventaire qui est dressé de façon très rigoureuse et qui exclut toute possibilité d'un compte en double. Ce problème se poserait en cas de progrès dans la réduction des émissions, dans la façon d'attribuer des progrès réalisés aux différentes mesures prises. Il s'agirait donc d'un problème d'attribution.

Je suis au courant de certaines mesures qui ont été adoptées par le Royaume-Uni relativement à la mise en œuvre de Kyoto. Les Britanniques se sont déjà dotés d'un système d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre, de parts d'énergie renouvelable, de normes d'amélioration de l'efficacité énergétique au niveau de la consommation imposées aux producteurs d'électricité et ainsi de suite. Je ne sais pas quel mécanisme les Britanniques ont adopté pour éviter le problème des attributions en double, mais je suis le premier à reconnaître que le risque de compter deux fois est très grand dans le cas du plan fédéral de mise en œuvre. J'ai insisté surtout sur les risques dans ce domaine dans le cas des grandes sources d'émissions industrielles, mais c'est un aspect où tout le monde devra faire preuve de diligence.

Je n'ai pas vraiment répondu à la question précédente relativement à l'attribution des crédits, parce que cela revient encore une fois à la question très générale de l'attribution. Cette réponse n'est vraiment importante que s'il existe un système officiel d'échange de droits d'émissions — où le crédit prend la forme d'un document auquel on associe une valeur monétaire et qui s'échange dans le cadre du système en vigueur. Dans le cas d'un système d'échange de droits d'émissions, il devient particulièrement important d'éviter de compter les crédits en double. Ce genre de problème sonnerait le glas du système d'échange de droits. Il faudra effectivement décider de qui, entre le fabricant et l'acheteur d'un appareil ménager plus rentable, doit obtenir le crédit, mais ce ne sera pas vraiment critique, parce qu'aucun document officialisant cette réalité ne fera partie du système d'échange. Aucun crédit négociable ne sera associé à ce genre d'activité. C'est du moins ce qui semble se dessiner d'après les plans actuels.

Le sénateur Eyton: J'ai une autre question à vous poser au sujet du plan national, le plan de changement climatique du gouvernement. Il y est question de porter à 10 p. 100 la part d'énergie renouvelable dans le domaine de la production d'électricité, et vous en parlez d'ailleurs à la dernière page de votre présentation, au sujet des normes sur la part d'énergie renouvelable. Quelle partie l'énergie nucléaire pourrait-elle et devrait-elle jouer à cet égard?

Mr. Bramley: Nuclear power has not been very much discussed in the years of discussions that we have had now through the national climate change process. My understanding of that is that many people regard nuclear as an uneconomic option. Obviously, there have been bad experiences from an economic perspective in Ontario and in the U.K. Clearly, there is a major obstacle of public acceptance.

For that reason, certainly, environmental organizations are uncomfortable with any proposal to increase nuclear capacity, given the issues of waste management, the risk of major accidents, and so on. Likewise, environmental organizations do not regard large hydro as a low-impact alternative to fossil fuel generation of energy because of the other environmental and social impacts from large hydro projects.

Therefore, large hydro and nuclear together are not generally considered low-impact alternatives when it comes to reducing greenhouse gas emissions.

Senator Eyton: That seems to me to be inconsistent. If the target is clean electricity and clean power, superimposing other objectives on that seems to be wrong.

On nuclear power, I should also say that from a green field circumstance or situation, it is undoubtedly very costly and uncertain and not often politically palatable. However, the marginal costs of existing facilities are by far the cheapest alternative available. Your reference as to cost of power is generally right, but not with respect to existing facilities that can produce power.

Mr. Bramley: One must always take into account the full impact. It is somewhat artificial to say, "Today, we are only talking about greenhouse gases, so we do not have to worry about any other potential environmental impacts from a particular technology." Certainly, in the environmental assessment process, one must take into account the full range of impacts. Certainly, as an environmental organization, we would do that.

Senator Eyton: I can superimpose many other objectives as well, and I would never get anywhere.

Senator Milne: Many of the issues and the solutions that you have suggested are not in the federal field. They are matters that are controlled by the provinces or, particularly, in the matter of transit, issues that are controlled by municipalities. As far as I can see, about the only input that the federal government has into rapid transit is through infrastructure funding.

M. Bramley: Nous n'avons pas beaucoup parlé d'énergie nucléaire dans toutes les discussions que nous avons tenues, au fil des ans, sur le processus national associé au changement climatique. Je crois savoir que, pour beaucoup, l'énergie nucléaire est une option qui n'est pas économique. Il ressort que cette solution n'a pas donné des résultats probants sur le plan économique ni en Ontario ni au Royaume-Uni. De plus, elle fait l'objet d'une forte opposition dans la population.

C'est donc très certainement à cause de cela que les organisations écologiques ne sont pas à l'aise avec l'idée d'augmenter la capacité de production nucléaire, compte tenu des problèmes de gestion de déchets, du risque d'accident majeur et ainsi de suite. D'un autre côté, les organismes environnementaux ne considèrent pas, non plus, que les grands projets hydroélectriques sont forcément des solutions possibles en remplacement des centrales alimentées au carburant fossile à cause des répercussions importantes qui y sont associées sur les plans environnemental et social.

Ainsi, nous ne considérons pas vraiment que les grandes centrales hydroélectriques et les centrales nucléaires sont des solutions de remplacement écologique aux autres modes de production énergétique qui sont sources d'émissions de gaz à effet de serre.

Le sénateur Eyton: Cela me paraît illogique. Si l'objectif est de produire une électricité propre, une énergie propre, j'ai l'impression que l'on fait fausse route en ajoutant d'autres objectifs.

Il est indéniable qu'il sera très coûteux, incertain et souvent difficile sur le plan politique de recourir au nucléaire pour produire une énergie écologique. Pourtant, les coûts marginaux associés aux installations actuelles sont de loin nettement inférieurs à toutes les autres solutions. Vous avez plutôt raison quand vous parlez des coûts de l'énergie, mais pas pour ce qui est des installations existantes.

M. Bramley: Il faut toujours envisagé l'ensemble des répercussions associées à la production d'énergie. Il est parfois artificiel de dire «Aujourd'hui, nous allons parler de gaz à effet de serre et nous n'aurons donc pas à nous soucier des autres répercussions possibles que telle ou telle technologie pourrait avoir sur l'environnement». Il faut absolument envisager toute la gamme des répercussions possibles dans le cadre d'une évaluation environnementale et c'est ce que nous faisons dans des organisations écologiques comme la nôtre.

Le sénateur Eyton: Je pourrai toujours surimposer à cela d'autres objectifs et ne jamais parvenir à rien.

Le sénateur Milne: Un grand nombre de recommandations et de solutions que vous nous avez données ne relèvent pas de la compétence du gouvernement fédéral. Ce sont des aspects qui relèvent des provinces ou des municipalités, surtout dans le cas du transport en commun. Le seul genre d'intervention que le gouvernement pourrait mener dans le domaine du transport en commun, devrait consister, quant à moi, à améliorer les infrastructures par le biais du fonds prévu à cet effet.

What is the best approach to mass transit to get people out of their cars? I know the City of Ottawa has taken the bus route. The City of Toronto has taken the subway and the rapid transit route and is now considering rapid transit bus lanes. What would you suggest, and how do you think the federal government could have an impact on that?

Mr. Bramley: I certainly agree that the feds can have an impact through infrastructure investment. In the U.S., there has been a long-term commitment to funding public transit, which we have not had in Canada.

Senator Milne: Which is the best route to go — bus, rapid transit, train service?

Mr. Bramley: I have not looked into that question enough to give a definitive answer. Obviously, cost is a key consideration, as well as the cost effectiveness of getting reductions in environmental impacts for the money spent.

However, another consideration is consumer convenience. In Canada, we do have reasonable public transit services in many cities, but not enough people use them, in many cases, because they are not perceived to be sufficiently convenient and attractive. The choice between a bus service that might bog down in congestion and a train service that does not have that problem is obvious. Anybody who has used urban rail services knows how fast and convenient they can be. That would be an objective if your goal is to get a large number of people using that service.

Senator Milne: How can we encourage building standards, which are in the provincial domain? That is, how do we encourage the province to legislate a requirement for R-2000 in new buildings? It seems to me that would be a major improvement.

Mr. Bramley: You are right. I am not a constitutional expert, but my understanding is that provinces currently regulate that area. I do not know that there would be any mechanism that governments could use to regulate in that area if provinces fail to act. Maybe that is something that should be looked into. We are highlighting here the need for provinces to be participating actively and cooperatively in the implementation of Kyoto in Canada.

One problem is that the federal government will be held responsible for Kyoto compliance internationally. How do you get jurisdictions, which do not have direct responsibility, to undertake nonetheless the actions needed? Federal-provincial negotiations will be a key issue.

Quelle est la meilleure formule susceptible d'inciter les gens à laisser leur voiture à la maison pour prendre les transports en commun? À Ottawa, par exemple, la municipalité a opté pour l'autobus. À Toronto, c'est la solution du métro et celle des réseaux de transport rapide par route qui a été retenue, et la ville envisage maintenant de créer des voies rapides pour autobus. Que recommandez-vous et qu'est-ce que le gouvernement fédéral pourrait faire sur ce plan?

M. Bramley: Je reconnais que le gouvernement fédéral peut effectivement agir par le biais des investissements dans les infrastructures. Aux États-Unis, le gouvernement s'est engagé à financer le transport en commun à long terme, ce qui n'est pas le cas au Canada.

Le sénateur Milne: Mais quelle est la meilleure formule, le réseau de transport rapide par autobus ou le service ferroviaire?

M. Bramley: Je n'ai pas examiné cette question suffisamment en détail pour vous donner une réponse définitive. De toute évidence, le coût entre en jeu, de même que la rentabilité des réductions obtenues sur le plan des retombées environnementales en fonction de l'argent dépensé.

Toutefois, il faut aussi songer au côté pratique de ce mode de transport pour le consommateur. Au Canada, de nombreuses villes disposent déjà de services de transport public tout à fait acceptables, mais il n'y a pas encore assez de gens qui les utilisent et, dans bien des cas, la population estime que les transports en commun ne sont pas assez pratiques. Le choix est très facile entre un service d'autobus qui risque d'être ralenti par les embouteillages et un service de train qui n'a pas de problème. Tous ceux qui ont utilisé les services ferroviaires urbains pourront vous parler de leur rapidité et de leur côté pratique. Le train parviendrait donc peut-être à attirer plus de voyageurs.

Le sénateur Milne: Comment inciter les provinces à améliorer les codes du bâtiments dont elle sont responsables? Autrement dit, comment inciter les provinces à légiférer l'application de la norme R-2000 à toute nouvelle construction? Je pense que cela donnerait lieu à une importante amélioration.

M. Bramley: Vous avez raison. Je ne suis pas constitutionnaliste, mais je crois savoir que les provinces réglementent dans ce domaine. Je ne vois pas à quel mécanisme le gouvernement fédéral pourrait recourir pour intervenir dans ce domaine si les provinces ne faisaient rien. Il vaudrait peut-être la peine d'examiner cette question de plus près. Nous mettons ici en exergue le fait que les provinces doivent participer activement à la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Canada et qu'elles doivent y apporter leur collaboration.

Le problème, c'est que le gouvernement fédéral sera tenu responsable du respect des dispositions du protocole de Kyoto sur la scène internationale. Comment parvenir à inciter des provinces et des territoires, qui n'ont pas de responsabilité directe en la matière, à appliquer des mesures par ailleurs nécessaires? Les négociations fédérales-provinciales seront déterminantes dans ce cas.

Senator Eyton: With respect to getting cooperation, you referred in your brief to taking the responsibility to the PCO and moving it up in the federal government. I would have thought that would be negative in dealing with the provinces and municipalities. My reaction is that that might not be the right way to do it. How can Pembina, others and we generate a grassroots municipal and provincial initiative that will come to meet the federal initiative? It will not happen from on high. There will be immense resistance to different initiatives that come from here that tend to be transported to the provinces and municipalities. It just will not work. I suspect that giving it to an office like the PCO office will not help in that regard. Can you comment?

Mr. Bramley: Well, the proposal to give responsibility for execution of these measures to the Climate Change Secretariat and house that in the PCO is an attempt to ensure that somebody in the federal government is responsible for ensuring implementation.

Currently, I understand that Environment Canada and Natural Resources Canada have co-responsibility, and it is no secret that those two departments do not always see eye to eye on these issues. I think the sustainable development commissioner has highlighted this problem in two reports. I believe there was one in 1998 and an update a year or two ago from the federal environment commissioner, pointing out how the federal structure for implementing climate change measures was sub-optimal. Work needs to be done there to centralize and clarify responsibility for implementation.

Regarding the participating municipalities and provinces, many municipalities are eager, willing and engaged regarding action to reduce greenhouse gas emissions. The Federation of Canadian Municipalities has been very proactive. Many large municipalities as well as smaller ones have adopted goals of greenhouse gas reduction and action plans, and there is quite a buzz of activity at that level.

Indeed, a number of provinces are also eager to act. I know the Government of Quebec recently held parliamentary hearings and has issued a discussion document that outlines four different options for reducing Quebec's greenhouse gas emissions either to 6 per cent below the 1990 level or to equality with the 1990 level.

Manitoba has also been quite active and issued action plans.

The Province of Alberta has issued a climate change action plan, which is not consistent with the Kyoto target, but it does show clear acceptance that a problem needs to be addressed and a willingness to implement a series of measures to start reducing emissions. There is already a lot of willingness at the provincial level.

Le sénateur Eyton: Dans votre mémoire, vous dites à propos de la collaboration qu'il faudrait transférer les responsabilités au Conseil privé et les faire monter d'un cran au gouvernement fédéral. J'aurais pensé qu'une telle mesure aurait été perçue négativement par les provinces et les municipalités. J'ai l'impression que ce n'est pas forcément la bonne façon de s'y prendre. Comment pourrions-nous, en collaboration avec Pembina et d'autres, stimuler des initiatives municipales et provinciales populaires qui correspondront à l'initiative fédérale? On ne l'imposera pas du haut de la pyramide. Les différentes initiatives émanant du gouvernement fédéral pour être transférées aux provinces et aux municipalités se heurteront à une résistance très forte. Cela ne fonctionnera pas. Je m'attends à ce qu'un bureau comme le Bureau du Conseil privé ne parvienne pas à nous aider à cet égard. Qu'en pensez-vous?

M. Bramley: Cette proposition qui consiste à transférer la responsabilité de l'ensemble des mesures au Secrétariat au changement climatique qui relèverait du Bureau du Conseil privé a pour objet de s'assurer que quelqu'un, au gouvernement fédéral, sera effectivement responsable de la mise en œuvre.

Actuellement, cette responsabilité est partagée entre Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, et ce n'est un secret pour personne que ces deux ministères ne voient pas les choses du même œil. Je crois savoir que le Commissaire au développement durable a souligné ce problème dans deux rapports. Une première fois en 1998, puis à l'occasion d'une mise à jour, un an ou deux plus tard. Dans ces rapports, il indique que la structure fédérale de mise en œuvre des mesures associées au changement climatique sont loin d'être optimales. Il y a donc lieu de centraliser et de préciser les responsabilités sur le plan de la mise en œuvre.

Pour ce qui est de la participation des municipalités et des provinces, il faut savoir qu'un grand nombre de municipalités est disposée à prendre des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La Fédération canadienne des municipalités a pris les devants. Beaucoup de municipalités importantes, mais des petites aussi, ont adopté des objectifs de réduction des gaz à effet de serre et des plans d'action, si bien que nous sommes témoins d'un fourmillement d'activités à cet échelon.

Par ailleurs, nombre de provinces sont aussi disposées à agir. Récemment, le gouvernement du Québec a tenu des audiences en comité à ce sujet et produit un document descriptif énonçant les quatre options de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans la province, pour parvenir à un niveau égal ou inférieur de 6 p. 100 à ceux de 1990.

Le Manitoba, lui aussi, est très actif en la matière et il a formulé des plans d'action.

La province de l'Alberta a publié un plan d'action relatif au changement climatique qui ne rejoint pas l'objectif de Kyoto, mais qui reconnaît l'existence d'un problème auquel il convient de s'attaquer et où le gouvernement s'y dit disposé à appliquer un ensemble de mesures pour commencer à réduire les émissions. On constate donc que les provinces sont bien disposées à agir.

I do not have a specific proposal as to how to repair some of the lack of trust that developed between the provinces and the federal government regarding climate change over the past year.

Senator Eyton: That is also true with every other subject.

Senator Milne: That is a constant tension between the different levels of government.

The best federal tool to affect the provinces may be our tax code. Give them dollars for doing the right thing and take them away if they are not.

To change the subject a bit, I wish to talk about carbon sinks. Are we getting false credit or reduction in carbon sinks, or do they actually contribute? What is the best kind of carbon sink? Have you done any studies on slow-growing trees versus fast-growing crops, and so on?

Mr. Bramley: We have done some thinking on sinks. As I am sure you are aware, Canada has secured the possibility of getting credits for sinks for its Kyoto compliance. There is no doubt that sinks exist, scientifically speaking. There are biological processes that remove carbon dioxide from the atmosphere. The biggest problem with the credits that Canada has secured for sinks internationally is that it will get credit for business-as-usual activities that create sinks.

When Canada's compliance with regard to Kyoto emissions is evaluated, you can compare our emissions in 2008-12 with our emissions in 1990. You compare like with like. With forestry sinks, Canada will not make have to make any comparison with 1990 sinks; it will just look at those links during the 2008-12 period. It is basically a fudge that Canada has secured to make its job easier.

The other big concern with sinks is permanence. Greenhouse gas emissions involve a transfer of carbon from the Earth's crust into the atmosphere. A sink takes carbon from the earth's atmosphere; however, rather than putting it back in the crust it puts in the biosphere where it is secured in a somewhat less secure matter. Carbon in the Earth's crust can stay there for millions of years without worry. However, if it is put into the biosphere, you can easily cut down the tree or perturb the actual soil and the carbon goes back into the atmosphere again. We have a concern about considering sinks to be equivalent to reductions. They are not equivalent, because of that permanence issue.

You asked whether or not there were good and bad sinks. With regard to forestry, obviously there is a whole range of environmental concerns. We would be keen to see that projects that Canada engages in to store additional carbon in forests are

Je n'ai pas de proposition particulière à vous faire pour corriger le problème de manque de confiance qui s'est instauré au cours de l'année dernière entre les provinces et le gouvernement fédéral relativement au changement climatique.

Le sénateur Eyton: C'est également le cas dans tous les autres domaines.

Le sénateur Milne: Il existe une tension constante entre les différents ordres de gouvernement.

Le meilleur outil dont dispose le fédéral pour influencer sur les provinces pourrait être notre code fiscal. On pourrait leur donner des points d'impôt pour tout ce qu'elles feraient de bien et leur en retirer pour tout ce qu'elles feraient de mal.

Pour changer un peu le sujet, parlons des puits de carbone. Ne s'agit-il pas d'un faux crédit ou d'une fausse réduction, et cette réduction contribue-t-elle vraiment à lutter contre le réchauffement? Quel est le meilleur puits de carbone? Avez-vous étudié le phénomène des puits de carbone dans le cas des arbres à croissance lente et dans celui des cultures à croissance rapide, et ainsi de suite?

M. Bramley: Nous avons effectivement étudié la question des puits. Vous n'ignorez sans doute pas que le Canada a négocié la possibilité d'obtenir des crédits pour ses puits dans le cadre de l'application du protocole de Kyoto. Du point de vue scientifique, il est certain que nous avons des puits à carbone. Les puits à carbone sont en fait un processus biologique qui retire le gaz carbonique de l'atmosphère. Le plus gros problème, dans le cas des crédits que nous avons obtenus à l'échelle internationale pour nos puits, c'est que même le statu quo donne lieu à la création de puits à carbone.

Pour évaluer la manière dont le Canada se conforme aux objectifs de Kyoto, nous comparons nos émissions de 2008-2012 à celles de 1990. Nous comparons donc des pommes avec des pommes. Dans le cas des puits forestiers, le Canada ne fait aucune comparaison par rapport à la situation de 1990, et il examine simplement celle de 2008-2012. Il s'agit d'un petit truc dont le Canada s'est prévalu pour se faciliter la tâche.

L'autre grand problème associé aux puits est celui de leur permanence. Qui dit émissions de gaz à effet de serre dit transfert de carbone de la croûte terrestre à l'atmosphère. Un puits capte le carbone présent dans l'atmosphère terrestre mais, plutôt que de le réintégrer dans la croûte, il le disperse dans la biosphère où il est capté sous la forme d'une matière moins stable. Le carbone peut rester dans la croûte terrestre pendant des millions d'années sans que nous ayons à nous en inquiéter. Toutefois, dès qu'il est dans la biosphère, il risque de se retrouver de nouveau dans l'atmosphère dès qu'on coupe un arbre ou qu'on remue la couche de surface du sol. Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec l'idée qui consiste à considérer que les crédits consentis pour les puits sont des réductions. Il n'y pas d'équivalence à cause du problème de la permanence.

Vous vouliez savoir s'il existe de bons et de mauvais puits. Eh bien, pour ce qui est de la forêt, il existe plusieurs préoccupations d'ordre écologique. Nous apprécierions que les projets entrepris au Canada pour emprisonner plus de carbone dans les forêts

consistent with other environmental values in the forests, such as preserving biodiversity, et cetera. There is a whole range of environmental issues there.

There is some work being done. Pollution Probe has had a series of workshops to look at the issue of forest carbon management and how that can be done in a more acceptable way. There might be information there.

Senator Milne: Do you know if anyone has done work on agricultural sinks? As I was saying, that would be a case of fast-growing crops versus slow-growing trees. Many fast-growing crops, such as corn, are then used as mulch, which eventually breaks down and goes into the soil.

Mr. Bramley: I do not have detailed information about agricultural sinks, but I do know that the federal government is counting on 10 megatons, towards closing the Kyoto gap, from enhanced carbon storage in agricultural soils. There is much work being done to see how that can be done and how that can be accelerated. However, I do not have specific information about it. From an environmental aspect, we have this concern about permanence and how to ensure that any credit Canada gets now for these activities is reflective of a permanent change, rather than a temporary storage of carbon that will go back into the atmosphere.

Senator Milne: There is another area that I am quite sure no one has thought to look at, namely, new subdivisions. Many of them are situated on a farm field. There is one in the area where I live. A farm field has no trees on it whatsoever; in new subdivisions, the first thing they do is plant trees. The urban forest cover is increasing greatly as our cities expand.

Mr. Bramley: I have seen numbers from carbon sequestration from urban forests and the numbers are very small. Yes, there is an aesthetic benefit, but the number of trees is quite small compared to the number of trees in a productive forest.

Regarding urban development, however, you raised an important issue. Urban development is something that, if done in the wrong way, prepares the ground for much higher greenhouse emissions, particularly from transportation, over the long term. That is an area where, for example, some provincial governments have begun to issue guidelines to municipalities on integrating energy use considerations into urban development planning. That is an important issue.

soient respectueux des valeurs environnementales, comme la conservation de la biodiversité. Il y a tout un ensemble de problèmes d'ordre environnemental auquel il faut ici penser.

Certains s'occupent de cette question. Pollution Probe a organisé une série d'ateliers visant à examiner la question de la gestion du carbone dans les forêts et déterminé comment on pourrait s'y prendre pour que cela se fasse de façon acceptable. Il y a peut-être des informations à récupérer auprès de cet organisme.

Le sénateur Milne: Savez-vous si quelqu'un a travaillé sur les puits de carbone en agriculture? Comme je le disais, on pourrait faire la comparaison entre les cultures rapides et les arbres à croissance lente. Nombre de cultures à croissance rapide, comme le maïs, servent souvent pour produire du paillis qui se décompose et pénètre dans le sol.

M. Bramley: Je ne dispose d'aucun renseignement détaillé sur les puits agricoles, mais je sais que le gouvernement fédéral mise sur 10 mégatonnes devant être obtenues grâce à la captation du carbone par les terres agricoles, afin de combler l'écart par rapport à Kyoto. Il y a encore beaucoup de travail à faire pour savoir comment il faudra s'y prendre et comment parvenir accélérer ce processus. Malheureusement, je n'ai pas de renseignement précis à ce sujet. Les écologistes s'inquiètent des questions de permanence et veulent savoir comment faire en sorte que les crédits que le Canada obtiendra au titre de ses activités correspondront à des changements permanents plutôt qu'à un entreposage temporaire du carbone qui sera tôt ou tard relâché dans l'atmosphère.

Le sénateur Milne: Je ne sais pas si quelqu'un a déjà pensé à un autre problème, je veux parler de celui que posent les nouveaux projets immobiliers. Beaucoup sont situés sur des terres agricoles. C'est le cas d'un dans le coin où j'habite. Les terres agricoles sont déboisées, mais la première chose qu'on fait dans un nouveau lotissement, c'est de planter des arbres. La superficie du couvert forestier urbain augmente considérablement au rythme de l'expansion de nos villes.

M. Bramley: J'ai vu les chiffres associés au piégeage du carbone par les forêts urbaines et je dois dire qu'ils sont plutôt faibles. Il est vrai qu'il y a un avantage sur le plan esthétique, mais le nombre d'arbres est relativement faible par rapport à celui qu'on trouve dans des forêts productives.

Pour ce qui est du développement urbain, vous soulevez effectivement un problème important. Quand on n'y veille pas, le développement urbain peut équivaloir à préparer le sol dans le sens d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre à long terme, surtout à cause du transport. C'est là un domaine où certains gouvernements provinciaux, par exemple, ont commencé à imposer des lignes directrices aux municipalités pour qu'elles tiennent compte des considérations relatives à l'utilisation de l'énergie dans la planification de leur projet urbain. C'est là un aspect important.

Senator Christensen: Have you done any calculations or considerations on the carbon that is locked in the North in the permafrost and what effects global warming will have in melting that permafrost and releasing all that carbon?

Mr. Bramley: I do not have numbers on that. However, I know that that is an issue of considerable concern.

Senator Christensen: It is huge.

Mr. Bramley: It is potentially a huge problem. I really cannot give a detailed answer.

Senator Christensen: The other question that I have concerns international emission units. They may not correspond to the genuine reductions that are anticipated as a result of that. Can you elaborate on how this is possible and what can be done to prevent this from happening?

Mr. Bramley: There are two main sources of this problem. There are three emissions trading programs under the Kyoto Protocol. One of them, whose official title is simply International Emissions Trading, is the trading of portions of a country's quota of allowed emissions under Kyoto. The example is often cited of Russia, whose Kyoto target is actually considerably above where their emissions are expected to be during the Kyoto period. They will have a surplus of their emissions quota to sell to a country like Canada. This is referred to as hot air. The reason Russia has this surplus has nothing to do with action to address climate change. It is simply because its economy collapsed when the Soviet Union disintegrated. If Canada relies on those units to meet its target, we are not really getting any environmental benefit out of that.

Having said that, the federal government has said many times that it will only consider buying such units if they are conditional on the money being invested in Russia into environmental projects, which may be a better solution.

The other big concern with international units is through another mechanism. One of the other two mechanisms of trading under Kyoto is called the Clean Development Mechanism. This is where Canada would invest, for example, in emission reduction projects in developing countries and get credits for the amount by which those projects reduce emissions below what they would have been otherwise. The difficulty here is defining what they would have been otherwise. It is called the baseline for the project.

There appears to be a great risk that credits will be granted under this Clean Development Mechanism for projects that might have happened anyway, without Kyoto — in other words, granting credits for activities that might well have happened in any case. Canada will then get a credit that it can use towards its Kyoto target. The overall effect is that you have actually increased global emissions, you have not reduced them. Canada

Le sénateur Christensen: Avez-vous effectué des calculs pour déterminer la quantité de carbone emprisonné dans le permafrost, dans le Nord, et vous êtes-vous demandé quels effets le réchauffement planétaire aura sur la fonte du permafrost et sur la libération du carbone qu'il contient?

M. Bramley: Je n'ai pas de données à ce sujet, mais je sais que cette question est très préoccupante.

Le sénateur Christensen: C'est énorme!

M. Bramley: C'est un problème qui est potentiellement énorme. Je ne peux malheureusement pas vous donner de réponse précise.

Le sénateur Christensen: Mon autre question concerne les unités d'émissions internationales. Il se pourrait qu'elles n'expriment pas les véritables réductions auxquelles on s'attend. Pensez-vous que tel soit le cas et, dans l'affirmative, que pourrait-on faire pour éviter ce problème?

M. Bramley: Il existe deux grandes raisons à ce problème. Trois grands programmes d'échange de droits d'émissions sont prévus dans le protocole de Kyoto. L'un d'eux, dont le titre officiel est simplement Échanges internationaux de droits d'émissions, correspond à la partie échangeable du quota d'émissions consenti aux pays en vertu de Kyoto. Cet exemple est souvent cité par la Russie dont l'objectif de Kyoto est nettement inférieur aux émissions que ce pays devrait produire durant la période visée par Kyoto. Les Russes disposent donc d'un excédent d'émissions par rapport à leur quota de Kyoto, excédent qu'ils pourront vendre à des pays comme le Canada. On parle alors d'air chaud. Cet excédent de la Russie est attribuable à bien d'autres raisons que la lutte au changement climatique. C'est simplement parce que l'économie russe s'est effondrée à l'époque de l'effondrement de l'Union soviétique. Si le Canada s'en remet à ces unités pour atteindre à ses objectifs, il ne parviendra de son côté à aucun avantage sur le plan environnemental.

Cela dit, le gouvernement fédéral a répété à maintes reprises qu'il n'envisagerait d'acheter de telles unités que si la Russie consacrait l'argent versé en contre partie à des projets environnementaux, ce qui serait plus acceptable.

Les unités internationales soulèvent une autre grande préoccupation à cause d'un autre mécanisme. L'un des deux autres mécanismes d'échange de droits prévus dans le protocole de Kyoto porte le nom de mécanisme pour un développement propre. Grâce à ce mécanisme, le Canada pourrait, par exemple, investir dans des projets de réduction d'émissions, dans les pays en développement, et obtenir des crédits pour la valeur des réductions ainsi obtenues, en plus de ce qui se serait fait autrement. La difficulté consiste ici à définir ce qu'aurait pu être la réduction normale. On parle dans ce cas de la ligne de base du projet.

Le risque est grand que l'on accorde, en vertu de ce mécanisme pour un développement propre, des crédits pour des projets qui auraient été entrepris de toute façon, sans Kyoto, autrement dit que l'on accorde des crédits à des activités qui auraient eu lieu dans tous les cas de figure. Le Canada obtiendrait alors un crédit qu'il pourrait utiliser en vertu de son objectif de Kyoto. Globalement, vous vous trouveriez à augmenter les émissions à

is actually a representative on the executive board of the Clean Development Mechanism. It has some say in what the rules will be for how this operates. We have a lot of concern that the rules will be too lax and open a loophole for getting credit for things that would have happened anyway.

Senator Merchant: Referring to the proportion that the individual will have to contribute toward these greenhouse savings, have you thought about how the burden will fall on individuals? Will it penalize those who can least afford it? You talked about building better appliances and better cars. Will people who drive older cars be penalized by, perhaps, increasing the costs of their vehicle licences? Many of these measures will fall disproportionately on those who can least afford it. What are your comments on that?

Mr. Bramley: To begin with, the measures that apply to consumers would not necessarily be punitive. In fact, that is not the approach that I advocated.

If regulations were used to require manufacturers and builders to create more efficient products or appliances, then one could argue that this will raise the cost of those products. In most cases, the idea is that the technology is already available at a low cost to improve efficiency. Thus, there would not necessarily be significant increases in the costs of products.

In the case of financial incentives, you would see the government providing monetary rewards for efforts such as the retrofitting of buildings. I gave the example of a fee-bate, a rebate that goes to the purchaser of an efficient vehicle, and that of a fee that is imposed on the purchaser of a less efficient vehicle. I do not see that as having an effect on low-income people, because they tend to buy smaller vehicles, which are less expensive and more efficient. If there are examples of disproportionate effects on incomes, there could be exemptions considered. I do not think the intention is to create a burden on low-income people.

Senator Merchant: Before an individual can qualify to receive the rebate, he or she would need money to buy the vehicle in the first place. Will the burden be disproportionate?

Mr. Bramley: To take the example of the vehicle, if a fee-bate measure were used, it would actually cost less to purchase an efficient vehicle. There is no issue of having to pay more now and getting some back later. Hopefully, it would be implemented in a transparent way that makes the vehicle cost less.

Senator Merchant: I know that, but people would then be required to buy a different vehicle or a different stove. Most people will not purchase a new vehicle, say, if they do not need one. They may choose to keep vehicles, stoves, et cetera, for

la surface de la planète, plutôt qu'à les réduire. Un représentant canadien siège au conseil d'administration de mécanisme pour un développement propre. Il a son mot à dire au sujet des règles qui seront appliquées. Nous craignons beaucoup que ces règles ne soient trop laxistes et qu'elles permettent des échappatoires au point qu'il soit possible d'obtenir des crédits pour des projets qui auraient eu lieu de toute façon.

Le sénateur Merchant: Avez-vous pensé à la façon dont le fardeau sera réparti au niveau des particuliers canadiens, au nom de la contribution à la réduction des gaz à effet de serre. Ne va-t-on pas pénaliser ceux qui peuvent le moins se le permettre? Vous avez parlé de produire de meilleurs appareils ménagers et de meilleures voitures. Est-ce que ceux et celle qui conduiront de vieilles voitures seront pénalisés, peut-être à cause d'une augmentation des frais d'enregistrement de leurs véhicules? Nombre de ces mesures auront un effet négatif disproportionné sur ceux qui peuvent le moins se le permettre. Qu'en pensez-vous?

M. Bramley: Eh bien tout d'abord, les mesures qui s'appliquent aux consommateurs ne seraient pas nécessairement punitives. D'ailleurs, ce n'est pas ce genre de démarche que j'ai préconisée.

Si l'on avait recours à la réglementation pour exiger des fabricants et des manufacturiers qu'ils produisent des appareils plus économes en énergie, on pourrait penser que les coûts de ces produits augmenteraient. On estime que la technologie existe déjà pour améliorer l'efficacité des machines et des appareils moyennant un faible coût. Ainsi, il n'y aurait pas forcément de répercussion sur le prix des produits.

Pour ce qui est des incitatifs financiers, le gouvernement verserait des primes monétaires pour récompenser des efforts comme l'amélioration du rendement énergétique des bâtiments. Je vous ai donné l'exemple de l'abattement tarifaire que l'on pourrait consentir à l'acheteur d'un véhicule économe en carburant et la pénalité que devrait payer celui qui préférerait un véhicule moins rentable. J'estime que de telles mesures n'auront pas d'incidence sur les personnes à faible revenu, parce qu'elles ont normalement tendance à acheter de plus petits véhicules qui sont moins coûteux mais aussi moins énergivores. Il pourra toujours y avoir des cas où les effets seront plus disproportionnés sur les faibles revenus, mais il s'agira alors d'exceptions. Je ne pense pas qu'il soit question d'imposer un fardeau aux personnes à faible revenu.

Le sénateur Merchant: Avant qu'une personne puisse avoir droit au rabais tarifaire, il faudrait qu'elle ait l'argent nécessaire pour acheter un véhicule. Est-ce que ce fardeau ne serait pas disproportionné?

M. Bramley: Pour en revenir à l'exemple du véhicule, si l'on appliquait un rabais tarifaire, il en coûterait moins cher pour acheter un véhicule consommant peu de carburant. Il ne serait pas question de payer plus à l'achat et d'avoir une sorte de rabais plus tard. Normalement, le système serait mis en œuvre de façon transparente et aurait pour objet de réduire le prix des véhicules.

Le sénateur Merchant: Je vois, mais qu'advient-il de ceux qui doivent acheter un véhicule ou un poêle différent. Normalement, les gens n'achètent pas de véhicule s'ils n'en ont pas besoin. Ils pourraient choisir de garder leur véhicule, leur poêle et le reste

10 years. They may not be ready to buy new cars, even if it is more economic to buy a more efficient new car than to buy a less efficient one.

Mr. Bramley: No one, to my knowledge, is saying that people will be required to replace an old product and buy a new one. When we talk about vehicle efficiency standards, we are talking about new vehicles with a more efficient range.

Senator Merchant: I understand that, but I wonder how we will meet that standard of 1 ton per person, because it is to happen within six years. There is a limitation on the time.

Senator Milne: I have a supplementary question on this. I believe that Senator Merchant has a good point. Poor people do not buy new cars; they buy used cars that are less efficient. To my knowledge, having priced my way around the car market fairly recently, the energy-efficient cars that we should be buying are extremely expensive. It will take a long time to ever make that money back.

Mr. Bramley: That is where things such as transit become important.

Senator Buchanan: I wish to talk about federal-provincial relationships. We have come a long way in the last year. In most provinces, there are codes that adhere to national codes for such things as electricity, safety and fire. Those are, for the most part, all national standard codes that have been adopted by the provinces, at least the ones I know of. However, there is the problem of efficient homes — the R-2000 homes. There is no national standard in most of the provinces that you must adhere to.

For the most part, politicians are practical, reasonable and realistic people. You agree with that, do you not?

Mr. Bramley: Of course, I agree.

Senator Buchanan: The problem is that when you impose that kind of national standard on the country and on each province there will be a cost factor. The sad thing about it is that that cost factor ends up with the person building or buying the home. Who is blamed? The provincial government is blamed because that is where the directive came from and not the federal government. You must understand federal-provincial relationships and who is to blame as far as the public is concerned.

In respect of the three-stage explicit on the regulation of CO₂, in Nova Scotia 80 per cent of our electricity is generated from coal. We have been able to eradicate sulphur dioxide in most of our plants by fluidized bed and washing methods, et cetera, but not CO₂. It is difficult to reduce or eliminate CO₂ from coal-burning plants. I do not understand why they would be regulating CO₂ in the State of New Hampshire because most of their power is nuclear, from the Seabrook Nuclear Plant. I do not think they have coal burners in Oregon, do they?

pendant dix ans. Ils pourraient ne pas être prêts à acheter un nouveau véhicule, même si c'était plus économique pour eux d'en acheter un consommant moins de carburant.

M. Bramley: À ma connaissance, personne ne soutient que les gens seront tenus de remplacer un vieux produit par un neuf. Quand on parle de norme applicable à des véhicules consommant peu de carburant, il est question des nouveaux véhicules présentant une consommation réduite.

Le sénateur Merchant: Je comprends, mais je me demandais comment nous allons respecter cette norme d'une tonne par personne, parce que cela devra se produire dans les six prochaines années. Nous sommes limités dans le temps.

Le sénateur Milne: J'ai une question supplémentaire à poser à ce sujet. Je crois que le sénateur Merchant vient de mettre le doigt sur quelque chose d'intéressant. Les pauvres ne peuvent pas s'acheter de nouvelle voiture, mais ils achètent des véhicules usagés dont le rendement est moins intéressant. D'après ce que j'ai constaté, parce que j'ai récemment étudié le marché de l'automobile, les véhicules qui consomment peu de carburant sont extrêmement chers. Il faut très longtemps à l'acheteur pour rentrer dans son argent.

M. Bramley: C'est pour cela que les transports en commun sont importants.

Le sénateur Buchanan: Je voudrais parler des relations fédérales-provinciales. Nous avons fait beaucoup de progrès au cours de l'année dernière. Dans la plupart des provinces, il existe des codes qui respectent les codes nationaux, par exemple pour l'électricité, la sécurité et les incendies. Dans la plupart des cas, il s'agit de codes nationaux qui ont été adoptés par les provinces, du moins à en juger d'après ceux que je connais. Toutefois, il y a le problème des maisons à haut rendement énergétique, les maisons R-2000. La plupart des provinces n'imposent pas de norme à cet égard.

Normalement, les politiciens sont des gens pratiques, raisonnables et réalistes. Vous êtes d'accord avec ça ou pas?

M. Bramley: Bien sûr que je suis d'accord.

Le sénateur Buchanan: Le problème c'est qu'il y a un coût rattaché à l'imposition d'une norme nationale de ce genre. Malheureusement, dès que l'on parle coût, ce sont ceux qui construisent les maisons ou qui les achètent qui doivent les assumer. Qui blâmer? On blâme les gouvernements provinciaux parce que c'est eux qui ont émis des directives et pas le gouvernement fédéral. La population doit comprendre ce qui se passe du côté des relations fédérales-provinciales, ils doivent savoir qui blâmer.

Pour ce qui est des trois étapes expliquées dans le règlement sur le CO₂, en Nouvelle-Écosse, nous produisons 80 p. 100 de notre électricité dans des centrales au charbon. Nous sommes parvenus à éliminer les émissions de dioxyde de soufre dans la majorité de nos centrales grâce aux méthodes sur lit fluidisé et de retraitement, mais nous ne sommes pas parvenus à éliminer le CO₂. Il est très difficile de réduire et encore plus d'éliminer le CO₂ des centrales à charbon. Je ne comprends pas pourquoi le New Hampshire voudrait réglementer le CO₂ puisque la plus grande partie de son

Mr. Bramley: I believe that New Hampshire has three coal-fired plants.

Senator Buchanan: I did not know that.

Mr. Bramley: In Oregon, they are using natural gas. The regulated standard is such that any energy facility must reduce its CO₂ emissions per unit of production down to a level that is 17 per cent lower than the best performing natural gas plant in the country. Essentially, plants have to purchase greenhouse gas offsets to meet the regulated standard.

Senator Buchanan: I mention that because through the 1980s there was a lengthy argument and discussion between the governors of New Hampshire and Massachusetts about Seabrook and about nuclear power plants in general.

CO₂ creates a difficult situation. In Nova Scotia, we generate, as I said, 80 per cent of our electricity from coal. We jealously protected our right to do that over the years because it is 100 per cent our indigenous coal. Now, that has changed. We do not generate any electricity from our indigenous coal. Rather, we buy it from the U.S. and, in some cases, from Columbia and others in South America. We would like to get out of that, but the problem is cost. What would you do with consumers who already pay fairly high electricity rates when you say to them, "All right, we will now discontinue coal and we will have wind power"?

We generate less than 1 per cent of our power in two very small wind power stations currently. They are experimental, and the cost is incredibly high. We do not have many areas where you can generate electricity from wind. Forget wind power.

Solar power is very expensive. You cannot do that because of the cost to the consumer.

We are having much electricity generated from natural gas. However, who will pay for the cost of getting that natural gas to our power plants in Cape Breton? It is very costly to dig the trenches to move it. Once it is there, who will pay the cost to convert all those 900-1000 megawatt plants from coal to natural gas? You come down again to the cost.

We will not do nuclear generation in Nova Scotia because, again, the testing and economics that has been done show that it will cost significantly.

électricité est produite par la centrale nucléaire de Seabrook. Je ne pense pas qu'il y a des centrales thermique charbon en Oregon, n'est-ce pas?

M. Bramley: Je ne crois pas qu'il y en ait au New Hampshire.

Le sénateur Buchanan: Je ne le savais pas.

M. Bramley: En Oregon, ils ont des centrales au gaz naturel. La norme vise à obliger les centrales à réduire de 17 p. 100 leurs émissions de CO₂ par unité de production par rapport aux niveaux enregistrés pour la centrale au gaz naturel ayant le meilleur rendement au pays. Au bout du compte, les centrales sont contraintes d'acheter des crédits de gaz à effet de serre pour respecter cette norme.

Le sénateur Buchanan: Je vous parle de cela parce que, dans les années 80, les gouverneurs du New Hampshire et du Massachusetts ont beaucoup parlé de Seabrook et des centrales nucléaires en général.

Le CO₂ est la cause de situations très délicates. En Nouvelle-Écosse, nous produisons quelque 80 p. 100 de notre électricité à partir du charbon. Nous avons jalousement protégé notre droit à produire ce genre d'électricité au fil des ans, parce que nous utilisons un charbon essentiellement néo-écossais. Mais maintenant, cela a changé. Nous ne produisons plus d'électricité à partir de notre charbon, puisque nous nous approvisionnons auprès des États-Unis et parfois même de la Colombie et d'autres pays d'Amérique du Sud. Nous aimerions mettre un terme à cela, mais nous nous heurtons à un problème de coût. Que feriez-vous dans le cas de consommateurs qui paient déjà une note d'électricité assez élevée, si vous aviez à leur dire: «Fort bien, nous allons arrêter de produire de l'électricité avec du charbon pour passer à l'énergie éolienne?»

Pour l'instant, deux petites centrales éoliennes produisent moins de 1 p. 100 de toute notre électricité. Il s'agit de centrales expérimentales qui reviennent très cher. Nous n'avons pas beaucoup de zones qui soient suffisamment balayées par les vents pour produire de l'électricité éolienne. Autant oublier pour ce genre d'énergie.

L'énergie solaire, elle, est très coûteuse. Il n'est pas possible d'appliquer cette formule à cause des coûts que cela représente pour le consommateur.

Nous produisons beaucoup d'électricité à partir du gaz naturel. Toutefois, qui va payer les coûts associés à l'acheminement du gaz naturel jusqu'à nos centrales situées à Cap Breton? Il est très cher de creuser des tranchées et d'y faire passer des gazoducs. Une fois que le gaz sera arrivé à destination, qui payera pour la conversion des centrales de 900 à 1 000 mégawatts du charbon au gaz naturel? Encore une fois on en revient à une question de coût.

Nous n'opterons pas pour l'énergie nucléaire en Nouvelle-Écosse parce que, d'après les essais que nous avons effectués, nous avons constaté que cela pourrait nous coûter très cher.

You get into a real conundrum. What will you do? Continue to burn coal and continue to generate CO₂, because to eradicate CO₂ will be costly, as I understand it. I do not know the technology of doing it, but I understand that it is very expensive to convert if most of our power has been generated from coal.

Mr. Bramley: The first and most important answer is to stop looking at the end of the pipe, which is where the CO₂ comes out, and look at the source of the problem, which is the consumption of the electricity. There is a tremendous amount of progress that can be made in reducing it.

Senator Buchanan: Is that realistic?

Mr. Bramley: Absolutely. Canada is a very wasteful user of energy, in general. There are tremendous gains that can be made, as we have talked about, from having more efficient buildings and appliances.

The U.S., again, has provided some examples here with the public benefits funds that require utilities to spend on demand side management. There are programs that focus on the consumer, to help them use less energy in the home. There is a tremendous amount of progress that can be made there.

Senator Buchanan: Who pays for that?

Mr. Bramley: In many cases, it is a zero or even negative cost approach due to the savings. When you use less energy, you are spending less money.

Senator Buchanan: You are talking about the utilities spending this money. Where will they get the money? They have to get it from the consumer. The consumer pays from his or her pocketbook.

Mr. Bramley: For the public benefit funds in the U.S., a small charge is levied on electricity sales on a per-kilowatt-hour basis. That constitutes a fund that the utilities are mandated to spend on programs that help consumers use energy more efficiently.

As a result of this process, consumers are using less electricity. In many cases, they will actually pay themselves back from this wires charge through reduced consumption. You can actually close that loop.

The Deputy Chairman: If I could interrupt for a minute, the public utilities in California have integrated resource management. The utilities deliver the program. When they had a different administration do it, it did not work. They are now returning to the utility-based program.

There is also a renewal package, which has had fantastic results. They have had a significant reduction. They have made \$1 billion in the last few years. The California program is very successful.

C'est un véritable casse-tête. Que faire? Continuer de brûler du charbon et de produire du CO₂, au risque de devoir payer très cher parce que, d'après ce que j'ai cru comprendre, la captation du CO₂ n'est pas donnée. Je ne connais pas la technologie d'élimination du gaz carbonique à la source, mais je crois savoir qu'il serait très coûteux de convertir la majorité de nos centrales qui sont actuellement alimentées au charbon.

M. Bramley: D'abord et avant tout, il ne faut plus rester rivé sur l'embouchure de la cheminée d'où s'échappe le CO₂. Il faut s'intéresser à l'origine du problème, c'est-à-dire à la consommation d'électricité. On pourrait faire beaucoup pour réduire la consommation d'électricité.

Le sénateur Buchanan: Est-ce réaliste?

M. Bramley: Tout à fait. Le Canada gaspille de l'énergie. Nous pourrions réaliser des gains énormes, comme nous l'avons dit, grâce à des bâtiments et à des appareils plus rentables sur le plan énergétique.

Encore une fois, les États-Unis nous donnent l'exemple à suivre avec leurs fonds d'intérêt public en vertu desquels les services publics doivent investir dans la gestion de la demande. Il existe des programmes spécifiquement destinés à aider les consommateurs à consommer moins d'énergie chez eux. Beaucoup de progrès pourraient être réalisés sur ce plan.

Le sénateur Buchanan: Et qui paie pour cela?

M. Bramley: Le plus souvent, nous nous retrouverons dans un scénario à coût nul voire négatif, sous l'effet des économies réalisées. Quand vous consommez moins d'énergie, vous dépensez forcément moins d'argent.

Le sénateur Buchanan: Vous parlez des dépenses faites par les services publics. Où ces services vont-ils aller chercher l'argent? Ils devront forcément se tourner vers le consommateur. C'est finalement le consommateur qui paiera de sa poche.

M. Bramley: Dans le cas des fonds d'intérêt publics aux États-Unis, un droit minime est prélevé sur les kilowattheures vendus. Cette façon de faire permet de constituer un fonds dont l'argent doit forcément servir à financer des programmes susceptibles d'aider les consommateurs à utiliser l'énergie de façon plus efficace.

Grâce à cela, les consommateurs consomment moins d'énergie. Dans bien des cas, ils se rembourseront grâce à une réduction de leur consommation. La boucle est bouclée!

Le vice-président: Permettez-moi de vous interrompre un instant. Les services publics californiens appliquent un programme de gestion intégrée des ressources. Le type d'administration qui existait avant n'avait pas donné de résultat concluant. Aujourd'hui, les services publics en question reviennent à des programmes qui leur sont propres.

Il existe aussi des fonds pour les énergies renouvelables, qui ont donné des résultats exceptionnels. La réduction de la consommation d'énergie a été notable, puisqu'elle s'est chiffrée à 1 milliard de dollars ces dernières années. En Californie, le programme fonctionne très bien.

Senator Buchanan: You must appreciate another thing, however. You are talking about the state of California, which has a population the same as Canada. We are talking about small provinces such as Nova Scotia, which has about 1 million people. New Brunswick has about 800,000 people. There is a big difference between those provinces and California.

You must also take a look at the economics of it. In California, those big utilities will spend 10 per cent or whatever figure the witness has mentioned.

The Deputy Chairman: One tenth of a cent.

Senator Milne: I want to interject here, because I heard Mr. Bramley say 10 per cent as well. We should know the exact figure.

Mr. Bramley: I said one tenth of a cent.

Senator Buchanan: I thought that you had said 10 per cent.

Senator Milne: It is one tenth of a cent.

Mr. Bramley: I wish to answer the second part of the question, which was about wind power.

It is not fair to dismiss wind power the way in which you seem to be. I gave the example of the Government of Alberta that announced a matter of days ago that it has renegotiated and signed new long-term power contracts that will actually save the government money on the power that it purchases for its operations. Ninety or 95 per cent of the new power is coming from low-impact renewable sources, including wind and biomass from wood waste.

The Government of Alberta is setting a great example. From 2005 onwards, the Government of Alberta will be sourcing the vast majority of its power from low-impact renewable resources and saving money in the process.

Senator Buchanan: It might work in Alberta, but we have two areas in Nova Scotia where you can generate electricity with wind. It is very costly.

The Deputy Chairman: Thank you very much for your presentation. It has been most interesting, as you can tell from the many questions. We could probably spend another hour but, unfortunately, we must vacate the room.

The committee adjourned.

Le sénateur Buchanan: Toutefois, il faut être conscient d'une autre chose. Vous parlez de la Californie, dont la population est à peu près la même que celle du Canada. Ici, nous avons de très petites provinces, comme la Nouvelle-Écosse qui compte environ 1 million d'habitants. Au Nouveau-Brunswick, il y a environ 800 000 habitants. Il y a une très grande différence entre ces provinces et la Californie.

Il faut également tenir compte des aspects économiques. En Californie, les grandes compagnies de services publics dépensent 10 p. 100 ou quelque chose comme ça, d'après ce qu'a indiqué le témoin.

La vice-présidente: Un dixième de cent.

Le sénateur Milne: Permettez-moi d'intervenir, parce que j'ai également entendu M. Bramley nous parler de 10 p. 100. Nous devrions lui demander ce qu'il voulait dire au juste.

M. Bramley: J'ai parlé d'un dixième de cent.

Le sénateur Buchanan: Ah bon, je pensais que vous aviez dit 10 p. 100.

Le sénateur Milne: C'était un dixième de cent.

M. Bramley: J'aimerais répondre à la deuxième partie de votre question, celle qui concernait l'énergie éolienne.

Il ne faut pas rejeter du revers de la main l'énergie éolienne, comme vous avez semblé le faire. Je vous ai donné l'exemple du gouvernement de l'Alberta qui, il y a quelques jours à peine, a annoncé qu'il venait de renégocier des contrats de production d'énergie à long terme qui permettront à la province d'économiser sur son budget de fonctionnement. Quatre-vingt-dix à quatre-vingt-quinze pour cent des nouvelles formes d'énergie proviennent de sources renouvelables, peu polluantes, comme l'énergie éolienne et la biomasse produite à partir des déchets du bois.

Le gouvernement de l'Alberta nous donne un excellent exemple. À partir de 2005, il s'approvisionnera, pour la plus grande partie de son énergie, auprès de ressources renouvelables, peu polluantes, et en plus il fera des économies.

Le sénateur Buchanan: Cela pourra fonctionner en Alberta, mais nous avons deux régions en Nouvelle-Écosse où l'on peut produire de l'électricité à partir du vent. Malheureusement, c'est très coûteux.

Le président suppléant: Merci beaucoup pour votre exposé qui a été très intéressant, comme vous avez pu en juger d'après nos questions. Nous pourrions sans doute passer une autre heure sur le sujet, mais nous devons malheureusement libérer la salle.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, March 25, 2003

On Bill S-10:

From the Senate of Canada:

The Honourable Mira Spivak, Senator; Sponsor of the Bill;

Ms. Barbara Robson, Researcher, Office of the Honourable Senator Spivak.

On the implementation of Kyoto:

As an individual:

Dr. John Nyboer, Ecological Economist, Simon Fraser University;
co-author of *The Cost of Climate Policy*.

Thursday, March 27, 2003

From the Pembina Institute for Appropriate Development:

Mr. Matthew Bramley, Director, Climate Change.

TÉMOINS

Le mardi 25 mars 2003

Sur le projet de loi S-10:

Du Sénat du Canada:

L'honorable Mira Spivak, sénateur, auteure du projet de loi;

Barbara Robson, recherchiste, bureau de l'honorable sénateur Spivak.

Sur la mise en oeuvre de Kyoto:

À titre personnel:

John Nyboer, économiste écologique, Université Simon Fraser;
coauteur du livre *The Cost of Climate Policy*.

Le jeudi 27 mars 2003

Du Pembina Institute for Appropriate Development:

Matthew Bramley, directeur, Changement de climat.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:

The Honourable TOMMY BANKS

Thursday, April 3, 2003

Issue No. 11

Sixth meeting on:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget for the Special Study on Emerging Issues)

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:

L'honorable TOMMY BANKS

Le jeudi 3 avril 2003

Fascicule n° 11

Sixième réunion concernant:

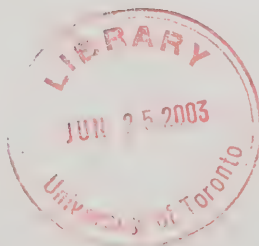
De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du Protocole de Kyoto)

Y COMPRIS:

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget pour l'étude spéciale sur de nouvelles questions
concernant son mandat)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY,
THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan, P.C.	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan, c.p.	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, April 3, 2003
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources met at 8:39 a.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Cochrane, Finnerty, and Spivak (6).

Other senator present: The Honourable Senator Sibbeston (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and James McQueen, Researcher, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Canadian Electricity Association:

Mr. Hans Konow, President & Chief Executive Officer;

Mr. Roy G. Staveley, Senior Vice-President.

From the Canadian Chamber of Commerce:

Mr. Michael Murphy, Senior Vice-President, Policy.

From the Canadian Council of Chief Executives:

Mr. John Dillon, Vice-President, Policy and Legal Counsel.

Mr. Konow and Mr. Staveley each made a statement. Together the witnesses answered questions.

Mr. Murphy made a statement. Mr. Dillon made a statement. Together the witnesses answered questions.

At 10:31 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 3 avril 2003
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 39 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Cochrane, Finnerty et Spivak (6).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Sibbeston (1).

Sont présents: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie et James McQueen, attaché de recherche, Division de l'économie.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit l'examen de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 des délibérations du comité daté du 18 février 2003.*)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne de l'électricité:

M. Hans Konow, président et chef de la Direction;

M. Roy G. Staveley, premier vice-président.

De la Chambre de commerce du Canada:

M. Michael Murphy, vice-président principal, Politiques.

Du Conseil canadien des chefs d'entreprise:

M. John Dillon, vice-président, Politiques et conseiller juridique.

M. Konow et M. Staveley font chacun une déclaration. Ensemble, les témoins répondent aux questions.

M. Murphy fait une déclaration. M. Dillon fait une déclaration. Ensemble, les témoins répondent aux questions.

À 10 h 31, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, April 3, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, was authorized by the Senate on November 7, 2002, to examine and report on emerging issues related to its mandate.

Pursuant to Section 2:07 of the *Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

TOMMY BANKS

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 3 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a été autorisé par le Sénat le 7 novembre 2002 à étudier et faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat.

Conformément à l'article 2:07 des *Directives régissant le financement des Comités du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT, AND NATURAL RESOURCES**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2004**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, November 7, 2002:

The Honourable Senator Banks moved, seconded by the Honourable Senator Corbin:

THAT the Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

- (a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;
- (b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;
- (c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including water, minerals, soils, flora and fauna;
- (d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development; and,

THAT the Committee report to the Senate from time to time, no later than February 28, 2005, and that the Committee retain until March 31, 2005 all powers necessary to publicize its findings.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 53,650
Transportation and Communications	\$ 219,220
Other Expenditures	\$ 7,000
TOTAL	\$ 279,870

The above budget was approved by the Standing Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources on Tuesday, February 24, 2003.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date	Tommy Banks
	Chair, Standing Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources

Date	Lise Bacon
	Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets, and Administration

FOR INFORMATION ONLY

Fiscal year	1998-1999	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003
Total approved	—	\$ 41,037	\$ 147,631	\$ 420,290	\$ 141,200
Expenditures	—	\$ 26,789	\$ 48,497	\$ 310,758	

**STANDING COMMITTEE ON
ENERGY, ENVIRONMENT, AND NATURAL RESOURCES**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2004**

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Professional Services (0401)

Communication consultant (10 days @ \$500)	\$ 5,000
Technical writer (15 days @ \$800)	\$ 12,000

2. Reporting and Transcribing Services (0403)

(for public hearing in Vancouver)	
(a) 1 day of testimony @ \$2,150/day	\$ 2,150
(b) French Reporter — Attendance fees: \$ 400/day	\$ 400

3. Translation and Interpretation Services (0412)

(for public hearing in Vancouver)	
(a) 1 day in Vancouver @ 1,500/day	\$ 1,500
(b) Interpretation equipment @ 2,500/day	\$ 2,500

4. Meals (0415)

Working meals (25 meals at \$300 each)	\$ 7,500
--	----------

5. Hospitality (0410)

\$ 2,000

6. Membership and Registration fees (0406)

- The Earth Technologies Forum (The Conference on Climate Change and Ozone Protection) (April 22-24, 2003 — Washington, D.C.) 2 registrations @ \$1,300	\$ 2,600
- Hydrogen and Fuel Cells 2003 (June 8-11, 2003 - Vancouver) 2 registrations @ \$1,000 CAD	\$ 2,000
- Energy in Canada: Time to Reinvent the Wheel (September 7-9, 2003) — Quebec City) 2 registrations @ \$ 1,000 each	\$ 2,000
- Globe 2004, 8 th Biennial Conference & Trade Fair on Developing the Business of the Environment (March 31 — April 2, 2004 — Vancouver) 14 registrations @ \$ 1,000	\$ 14,000

Total — Professional and Other Services

\$ 53,650

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel expenses (0201)

A. Travel for Public Hearings and conference in Vancouver

(This part of the travel is combined with a conference taking place in Vancouver — Globe 2004 — from March 31 to April 2, 2004)

(While at the conference, the Committee will be setting-up hearings with key Speakers at the Conference to hear witnesses for its special study)

Participation: 12 Senators + 2 Committee staff
(1 clerk and 1 administrative assistant)
+ 1 Researcher + 1 stenographer + 3 interpreters) = 19 participants

Air transportation

12 x \$4,500 (business class)	\$ 54,000
7 x \$3,800 (economy)	\$ 26,600

Ground Transportation:

4 taxis x \$25 x 19 participants	\$ 1,900
----------------------------------	----------

Per diem and incidentals:

2 days at \$69.55/day x 19 participants	\$ 2,660
---	----------

Hotel accommodations:

2 nights at \$300/night x 19 participants	\$ 11,400
---	-----------

Total - Vancouver

\$ 96,560

B. Committee fact-finding travel to Washington, D.C., U.S.A.

November , 2003 (precise dates to be determined)

6 days of travel — 14 participants (12 senators & 2 staff)

Air transportation:

12 x \$3,000 (Business) \$ 36,000

2 x \$2,500 (Economy) \$ 5,000

Ground transportation:

4 taxis x \$25 x 14 participants \$ 1,400

Minibus rental \$ 3,000

Per diem and incidentals:

5 days at \$110 CAD/day x 14 participants \$ 7,700

Hotel accommodations:

6 nights at \$385 CAD /night (= \$ 250 USD/night) x 14 participants \$ 32,340

Contingencies: \$ 6,000**Total — Washington, D.C.****\$ 91,440****C. Travel to conferences****a) Conference in Washington, D.C., U.S.A. — April 22-24, 2003****Air transportation:**

2 x \$3,000 \$ 6,000

Ground Transportation:

4 taxis x \$25 x 2 participants \$ 200

Per diem and incidentals:

4 days at \$110 CAD/day x 2 participants \$ 900

Hotel accommodations:

3 nights at \$385 CAD/night x 2 participants \$ 2,400

Total — Washington \$ 9,500**b) Conference in Vancouver - June 8-11, 2003****Air transportation:**

2 x \$4,500 \$ 9,000

Ground Transportation:

4 taxis x \$25 x 2 participants \$ 200

Per diem and incidentals:

5 days at \$69.55/day x 2 participants \$ 700

Hotel accommodations:

4 nights at \$300/night x 2 participants \$ 2,400

Total — Vancouver \$ 12,300**c) Conference in Quebec City - September 7-9, 2003****Air transportation:**

2 x \$1,000 \$ 2,000

Ground Transportation:

4 taxis x \$25 x 2 participants \$ 200

Per diem and incidentals:

3 days at \$69.55/day x 2 participants \$ 420

Hotel accommodations:

2 nights at \$200/night x 2 participants \$ 800

Total — Quebec City \$ 3,420**Total — Conferences****\$ 25,220****2. Courier Services (0213)****\$ 6,000****Total — Transportation and Communications****\$ 219,220**

ALL OTHER EXPENDITURES**1. Rentals (0500)**

Meeting room rentals:

\$ 3,000

2. Purchase of books and periodicals (0702)

\$ 2,000

3. Miscellaneous contingencies (0799)\$ 2,000**Total - All Other expenditures**\$ 7,000**GRAND TOTAL**

\$ 279,870

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2004**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 7 novembre 2002:

L'honorable sénateur Banks propose, appuyé par l'honorable sénateur Corbin,

QUE le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat:

a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;

b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;

c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;

d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada, et

QUE le Comité fasse périodiquement rapport au Sénat, au plus tard le 28 février 2005, et qu'il conserve jusqu'au 31 mars 2005 tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul Bélisle

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autre	53 650 \$
Transports et communications	219 220 \$
Autres dépenses	7 000 \$
TOTAL	279 870 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles le mardi 24 février 2003.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Tommy Banks
Président du Comité sénatorial permanent de l'énergie,
de l'environnement et des ressources naturelles

Date

Lise Bacon
Présidente du Comité permanent de la régie interne,
des budgets et de l'administration

NOTE D'INFORMATION

<u>Année financière</u>	<u>1998-1999</u>	<u>1999-2000</u>	<u>2000-2001</u>	<u>2001-2002</u>	<u>2002-2003</u>
Budget approuvé	—	41 037 \$	147 631 \$	420 290 \$	141 200 \$
Total des dépenses	—	26 789 \$	48 497 \$	310 758 \$	

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES**

EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2004**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Services professionnels (0401)

Conseiller en communication (10 jours à 500\$)	5 000 \$
Rédacteur technique (15 jours à 800\$)	12 000 \$

2. Services de compte rendu et de transcription (0403)

(pour audiences publiques à Vancouver)

a) 1 jour d'audience à \$ 2 150/jour	2 150 \$
b) Sténographe français - \$ 400/jour	400 \$

3. Services de traduction et d'interprétation (0412)

(pour audiences publiques à Vancouver)

a) 1 jour à Vancouver à 1 500 \$/jour	1 500 \$
b) équipement pour interprétation à 2 500 \$/jour	2 500 \$

4. Repas (0415)

Repas de travail (25 repas à 300 \$ chacun)	7 500 \$
---	----------

5. Hospitalité (0410)

2 000 \$

6. Frais d'inscription (0406)

- « The Earth Technologies Forum » (Conférence sur les changements climatiques et la protection de la couche d'ozone)

(22-24 avril 2003 — Washington, D.C.) 2 inscriptions à 1 300 \$/chacune	2 600 \$
---	----------

- Conférence Hydrogène et Piles à combustible 2003

(8-11 juin 2003 - Vancouver) 2 inscriptions à 1 000 \$ CAD/chacune	2 000 \$
--	----------

- « Energy in Canada: Time to Reinvent the Wheel »

(7-9 septembre 2003 — Québec) 2 inscriptions à 1 000 \$/chacune	2 000 \$
---	----------

- « Globe 2004 », 8ième conférence biennale et foire commerciale sur le développement du commerce de l'environnement (31 mars au 2 avril 2004 — Vancouver)

14 inscriptions à 1 000 \$ /chacune	<u>14 000 \$</u>
-------------------------------------	------------------

Total — Services professionnels et autres

53 650 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement (0201)

A. Voyage pour audiences publiques et conférence à Vancouver

(Cette partie du voyage combine 1 journée d'audiences publiques à Vancouver et la conférence « Globe 2004 » qui a lieu du 31 mars au 2 avril 2004.

(Pendant que le Comité participe à la conférence, des réunions seront organisées avec des présentateurs clés dans le but de recueillir des témoignages pour l'étude spéciale)

Participation: 12 Sénateurs + 2 employés de la Direction des Comités (1 greffier + 1 adjoint) + 1 agent de recherche + 1 sténographe + 3 interprètes = 19 participants

Transport aérien:

12 x 4 500 \$ (classe affaire)	54 000 \$
7 x 3 800 \$ (classe économique)	26 600 \$

Transport au sol:

4 taxis x 25 \$ x 19 personnes	1 900 \$
--------------------------------	----------

Per diem et imprévus:

2 jours à 69.55 \$ /jour x 19 personnes	2 660 \$
---	----------

Hébergement à l'hôtel:

2 nuits à 300 \$ /nuit x 19 personnes	<u>11 400 \$</u>
---------------------------------------	------------------

Total — Vancouver

96 560 \$

B. Voyage d'information du Comité à Washington, D.C., É.U.

Novembre 2003 (dates précises à déterminer)

6 jours de voyage - 14 participants (12 sénateurs et 2 employés)

Transport aérien:

12 x 3 000 \$ (classe affaire) 36 000 \$

2 x 2 500 \$ (classe économique) 5 000 \$

Transport au sol:

4 taxis à 25 \$ X 14 personnes 1 400 \$

Location d'un mini-bus 3 000 \$

Per diem et imprévus:

5 jours à 110 \$ CAD /jour x 14 personnes 7 700 \$

Hébergement à l'hôtel:

6 nuits à 385 \$ CAD/nuite (= \$ 250 USD/nuite) x 14 participants 32 340 \$

Frais divers:6 000 \$

Total — Washington

91 440 \$

C. Conférences - déplacements**a) Conférences à Washington, D.C., E.U.A. — du 22 au 24 avril 2003****Transport aérien:**

2 x 3 000 \$ 6 000 \$

Transport au sol:

4 taxis x 25 \$ x 2 personnes 200 \$

Per diem et imprévus:

4 jours à 110 \$ CAD/jour x 2 personnes 900 \$

Hébergement à l'hôtel:3 nuits à 385 \$ CAD/nuite x 2 personnes 2 400 \$

Total — Washington

9 500 \$

b) Conférence à Vancouver, Colombie-Britannique — du 8 au 11 juin 2003**Transport aérien:**

2 x 4 500 \$ 9 000 \$

Transport au sol:

4 taxis x 25 \$ x 2 personnes 200 \$

Per diem et imprévus:

5 jours à 69.55 \$ /jour x 2 personnes 700 \$

Hébergement à l'hôtel:4 nuits à 300 \$ /nuite x 2 personnes 2 400 \$

Total — Vancouver

12 300 \$

c) Conférence à Québec — 7 au 9 septembre 2003**Transport aérien:**

2 x 1 000 \$ 2 000 \$

Transport au sol:

4 taxis x 25 \$ x 2 personnes 200 \$

Per diem et imprévus:

3 jours à 69.55 \$/jour x 2 personnes 420 \$

Hébergement à l'hôtel:2 nuits à 200 \$/nuite x 2 personnes 800 \$

Total — Québec

3 420 \$

Total - Conférences

25 220 \$

2. Services de messagerie (0213)6 000 \$**Total — Transport et communications**

219 220 \$

AUTRES DÉPENSES**1. Location (0500)**

Location de salles de réunion:

3 000 \$

2. Achat de livres et périodiques (0702)

2 000 \$

3. Divers (0799)2 000 \$**Total — Autres dépenses**7 000 \$**GRAND TOTAL****279 870 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale des Comités et de la législation privée

Date

Richard Ranger, directeur des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Thursday, April 3, 2003

Le jeudi 3 avril 2003

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2004 for the purpose of examining and reporting on emerging issues related to its mandate, as authorized by the Senate on Thursday, November 7, 2002. The approved budget is as follows:

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2004 afin d'étudier et de faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002. Le budget approuvé se lit comme suit:

Professional and Other Services	\$ 29,800
Transportation and Communications	\$ 92,170
Other Expenditures	\$ 5,500
TOTAL	\$ 127,470

Services professionnels et autres	29 800 \$
Transports et communications	92 170 \$
Autres dépenses	5 500 \$
TOTAL	127,470 \$

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 3, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:39 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I call this meeting to order. As you know, we are studying a broad spectrum of questions having to do with energy, energy production and our international obligations in that regard. We are delighted that our witnesses could come and talk to us this morning.

From the Canadian Electricity Association are Mr. Hans Konow and Mr. Roy Staveley, both of whom will let us know what they have to say about this large question.

Since you were kind enough to provide us with an outline of your position beforehand, most of us will have at least had a quick look at it, and we were not entirely unaware of it before the fact.

Mr. Hans Konow, President & Chief Executive Officer, Canadian Electricity Association: Climate change is an issue that has galvanized a broad spectrum of Canadians over the last months, and years, in our case. It is perhaps a hard sell these days as spring seems to have retreated, but nonetheless, we are very conscious of the challenge that the decision to ratify Kyoto has placed before us and we are in the process of wrestling with that within our sector. I will share with you where we are coming from and where we are headed.

I will speak to the deck of which you have a copy and try to indicate which page I am on so we can all be on the same page.

I will turn to the page entitled "Canadian Demand Forecast, 2020." As a committee concerned with energy issues, you obviously place the climate challenge in the context of those other realities. We wish to share with you our perception of demand expectations for electricity.

As you can see from that slide, taking a relatively conservative estimate — not our own; as you will note, the sources are NEB, NRCan and a MARKAL model — we have identified a probable growth rate in the order of 1.3 per cent. Of course, no one can know at any given moment exactly how the economy will perform and, therefore, how demand will be driven.

Based on that, we see electricity consumption growing more slowly than GDP, which suggests that our energy efficiency is improving. The link used to be almost one to one. At some periods in history it exceeded the rate of GDP growth, but faster than population, which may suggest that some of us will have to make more intelligent decisions about what we drive and how we heat and equip our homes.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit ce jour à 8 h 39 pour étudier de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto).

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Comme vous le savez, nous étudions un large éventail de questions reliées à l'énergie, à la production d'énergie et à nos obligations internationales à cet égard. Nous accueillons ce matin plusieurs témoins pour traiter de ces questions.

Il s'agit tout d'abord de M. Hans Konow et M. Roy Staveley, de l'Association canadienne de l'électricité.

Comme vous avez eu la gentillesse de nous envoyer votre mémoire à l'avance, la plupart d'entre nous avons pu y jeter un coup d'oeil pour nous préparer.

M. Hans Konow, président et chef de la direction, Association canadienne de l'électricité: Cela fait déjà plusieurs mois et, dans notre cas, plusieurs années, que le changement climatique retient notre attention. C'est peut-être une question difficile à saisir aujourd'hui, où le printemps semble avoir à nouveau disparu, mais il n'en reste pas moins que nous sommes très conscients des défis que suscite pour nous la décision de ratifier le Protocole de Kyoto, et je crois utile de vous exposer notre position à ce sujet et de vous indiquer comment nous voyons l'avenir.

Je vais faire mon exposé à partir des diapositives qui vous sont présentées et dont nous vous avons distribué des exemplaires.

Je passe tout d'abord à la page intitulée «Prévisions de la croissance de la demande au Canada jusqu'en 2020». Comme vous vous penchez sur le secteur de l'énergie dans son ensemble, c'est évidemment dans ce contexte qu'il faut analyser le changement climatique. Pour commencer, voyons comment nous envisageons l'évolution de la demande d'électricité.

Comme le montre cette diapositive, fondée sur des prévisions relativement prudentes — qui ne sont pas les nôtres, je le précise; elles viennent de l'ONE, de RNCan et d'un modèle de MARKAL — nous envisageons un taux de croissance probable de l'ordre de 1,3 p. 100. Évidemment, personne ne peut jamais prédire comment l'économie va se comporter ni, par conséquent, comment évoluera précisément la demande d'énergie.

Cela dit, nous pensons que la consommation d'électricité augmentera plus lentement que le PIB, ce qui veut dire que notre efficience énergétique s'améliorera. Dans le passé, ces deux taux de croissance étaient quasiment identiques. Parfois, la consommation d'énergie a augmenté plus vite que le PIB et plus vite que la population, ce qui permet de penser que certains d'entre-nous faisons peut-être aujourd'hui des choix plus intelligents pour nos véhicules et pour chauffer nos maisons.

Notwithstanding that, the final figures at the bottom of the page clearly demonstrate that we will see significant growth in demand from our current levels, and the job, obviously, of our industry is to ensure that Canadians have a reliable, affordable and environmentally responsible supply of electricity.

Those words used to sound like motherhood issues. Anyone who remembers California, is watching Ontario and recalls what was happening in Alberta a couple of years ago recognizes that we cannot take electricity supply or price for granted. It is in that context that we must consider our options with respect to climate change.

On the next page, we try to translate the demand expectations into some quantification of our new supply requirements. The bottom line is that we will have to add something in the range of 20,000 megawatts of capacity per decade out to 2020, which represents something like 35 per cent of our existing capacity. That is not just to meet demand; it is to also meet the need for replacing our old plants. There are significant efficiency and environmental benefits in doing so, but the investment climate must be right and we must be able to put those plants in place if we are to meet those demand expectations.

Moving to the third slide, this translates into an expectation of greenhouse gas emissions growth of about 2 per cent per year from 1990 through to 2010, from somewhat under 100 million tons of carbon dioxide equivalent to something in the order of 140 million tons. That is given our commitment vis-à-vis 1990, which, as you all know, is globally minus six.

Senator Spivak: Do you have any assumptions built in here for demand and conservation?

Mr. Konow: All the models that we cited had a series of assumptions built in, the National Energy Board's models and the NRCAN models. Remember, these are not our projections. We are simply parroting the official estimates of the department and the National Energy Board rather than bringing our own assumptions to the table.

Do we take issue with some of those assumptions? I have not looked at them in detail, but clearly there are always issues with things like projections of economic growth, domestic demand and assumptions of that sort. These are simply three models, and I do not have the detailed assumptions underpinning them with me.

In terms of a business-as-usual baseline, we are looking at something closer to a 40 per cent increase in our emissions. That is the challenge that we have to confront.

Turning to the next slide, I am sure you are familiar with the general architecture of the federal government plan. Against the backdrop that I have painted, we are looking at, as one of the

Quoi qu'il en soit, les chiffres de la demande finale, en bas de la page, montrent clairement qu'il y aura une croissance notable de la demande dans les années à venir, ce qui veut dire que le rôle de notre industrie sera bien évidemment de veiller à ce que les Canadiens jouissent d'un approvisionnement en électricité fiable, abordable et écologique.

Il y a quelques années, ces adjectifs semblaient aller de soi. Aujourd'hui, quiconque se souvient de la Californie, quiconque se penche sur la situation en Ontario ou quiconque se souvient de ce qui s'est passé en Alberta il y a quelques années sait qu'il n'y a aucune garantie en ce qui concerne l'offre ou le prix de l'électricité. C'est donc dans ce contexte que nous devons envisager nos options relativement au changement climatique.

Sur la diapositive suivante, nous avons tenté de quantifier l'augmentation de l'offre qui sera nécessaire pour faire face à l'augmentation de la demande. Le résultat final est que nous devrons ajouter quelque 20 000 mégawatts de capacité par décennie d'ici à 2020, ce qui représente une augmentation d'environ 35 p. 100 par rapport à notre capacité actuelle. Je précise que cette augmentation est destinée à répondre non seulement à l'augmentation de la demande mais aussi au remplacement des vieilles centrales. Je précise à ce sujet qu'il y a des avantages considérables du point de vue de l'efficacité et de l'environnement à remplacer les vieilles centrales, mais que cela exige un milieu favorable à l'investissement.

La troisième diapositive montre que cela devrait se traduire par une hausse de près de 2 p. 100 par an des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2010, c'est-à-dire que nous passerons, en chiffres bruts, d'un peu moins de 100 millions de tonnes d'équivalent de dioxyde de carbone à environ 140 millions de tonnes. Ce chiffre tient compte de notre engagement par rapport à 1990 qui, comme vous le savez tous, suppose une baisse de 6 p. 100.

Le sénateur Spivak: Ces chiffres tiennent-ils compte de mesures de conservation?

M. Konow: Tous les modèles que nous utilisons, de l'Office national de l'énergie et de RNCAN, contiennent un certain nombre d'hypothèses. Je rappelle que ces projections ne sont pas les nôtres. Nous ne faisons que reprendre les estimations officielles du ministère et de l'Office national de l'énergie, sans y ajouter nos propres hypothèses.

Aurions-nous des changements à apporter à ces hypothèses? Je ne les ai pas examinées en détail mais je sais qu'il y a toujours des éléments dont on peut débattre, concernant par exemple les prévisions de croissance économique, la hausse de la demande intérieure, et cetera. Pour le moment, je ne connais pas les hypothèses détaillées qui fondent chacun des trois modèles que nous utilisons.

Avec le statu quo, on peut s'attendre à une hausse d'environ 40 p. 100 de nos émissions. Voilà le défi que nous avons à relever.

Si je passe à la diapositive suivante, je suis sûr que vous connaissez tous les grandes lignes du plan fédéral. Dans le contexte que je viens d'exposer, le gouvernement fédéral a établi

three principal so-called "large industrial emitter" sectors, a target of a 55-megaton reduction, which would mean electricity's share of that, if you accept the back-of-an-envelope one-third, one-third, one-third calculation, would be about 18 megatons.

In addition to that, under Action Plan 2000 and the budget 2001 measures, there is probably something in the order of another 18 to 22 megatons of contribution expected under targeted measures. Any reduction measures that the provinces undertake independent of these may be additional or may simply be counted under the same tonnage. Alberta and others are musing about putting specific programs in place.

On the next page we try to summarize some of the issues and challenges that we face in actually reducing emissions. I have reflected on the particular circumstances of our sector. One of the things that we have to understand is that our capital stock has a very long life. We put billions of dollars into the ground in terms of plants. They tend to run up to 40 years. Looking at short-term changes to our emissions efficiency risks stranding a great deal of capital and thereby driving prices up substantially. That is not to say there are not means by which we can make a substantial contribution, and I will talk about the architecture we have had in play for some two years now in an attempt to move forward.

Another key element that we will talk about later is the consumers' own willingness to pick up some responsibility for being more energy efficient. That has been widely played out in the press and we will want to focus on it. My colleague, who is much more knowledgeable about our demand-side management and energy efficiency programs, will share those plans with you.

The long lead times and regulatory issues that we confront in deploying more efficient technologies are challenges that are addressable. We work collaboratively with a number of departments in trying to move to quicker, more efficient time frames for getting new projects sited.

Emerging renewables will make an impact. It will not be a huge impact on the grand scale, but it will be a growing contribution over time and many of our companies are investing heavily, particularly in wind, and tying them into the transmission system.

As I have mentioned, early retirement of thermal plants equals stranded costs, so we are trying to protect that historic investment that Canadians have made while at the same time putting in place a process for orderly turnover and replacement with more efficient options. We think there are important opportunities in clean coal technology and combined-cycled natural gas technologies.

On the next slide, "Stretching the Constraints: Taking Action," our industry has been one of the strongest supporters of and leaders in the Voluntary Challenge and Registry program, which continues to report the GHG reductions that companies make.

un objectif de réduction de 55 mégatonnes, ce qui veut dire que la part du secteur de l'électricité, qui est l'une des sources importantes d'émissions industrielles, avec un calcul grossier d'un tiers par secteur, serait d'environ 18 mégatonnes.

En outre, en vertu du Plan d'action 2000 et du budget de 2001, on s'attend probablement à une contribution complémentaire de 18 à 22 mégatonnes du secteur de l'électricité. Toutes les mesures de réduction que pourraient prendre les provinces en plus de cela viendraient s'ajouter à ce total. L'Alberta et d'autres provinces envisagent actuellement de prendre leurs propres mesures.

Sur la diapositive suivante, nous avons tenté de résumer certaines des difficultés auxquelles nous ferons face pour réduire les émissions dans notre secteur. L'une des premières choses à comprendre est que nos centrales ont une très longue durée de vie. Nous y investissons des milliards de dollars et elles peuvent généralement fonctionner pendant une quarantaine d'années. Si l'on envisage des changements à court terme pour accroître leur efficacité, on risque de perdre l'utilité des gros investissements qui ont été réalisés dans le passé, ce qui pourrait entraîner une hausse considérable des prix. Cela ne veut pas dire que nous ne puissions rien faire pour contribuer sérieusement à la résolution du problème des émissions, et j'indiquerai dans quelques instants les mesures que nous avons déjà prises à cet égard.

Un autre facteur clé sur lequel nous reviendrons est de savoir dans quelle mesure le consommateur est prêt à assumer une part des coûts de l'efficacité énergétique. On a beaucoup parlé de cette question dans la presse et elle est importante. Mon collègue, qui connaît beaucoup mieux que moi les questions de gestion de la demande et de programmes d'efficacité énergétique, vous indiquera nos plans à cet égard.

La longueur des délais d'intervention et les questions de réglementation auxquelles nous sommes confrontés pour implanter des technologies plus efficaces ne sont pas des problèmes insurmontables. Nous collaborons déjà avec plusieurs ministères pour essayer de raccourcir les délais de réalisation des nouveaux projets.

Les énergies renouvelables auront également un rôle à jouer. Leur incidence ne sera pas énorme, d'un point de vue global, mais elles apporteront quand même une contribution croissante à mesure que le temps passe, et beaucoup d'entreprises de notre secteur font déjà de gros investissements dans les énergies renouvelables, notamment l'énergie éolienne.

Comme je l'ai indiqué, fermer des centrales électriques avant la fin de leur vie utile représente des coûts non amortis et c'est pourquoi nous essayons de protéger cet investissement historique que les Canadiens ont déjà fait tout en essayant de mettre en place un processus de remplacement ordonné, avec des options plus efficaces. Nous pensons qu'il existe des opportunités non négligeables dans les technologies du charbon propre et du gaz naturel à cycle combiné.

Sur la diapositive suivante, «Repousser les contraintes: mesures prises», nous indiquons que notre secteur a été l'un des plus ardents partisans et l'un des pionniers du programme de Mesures volontaires et de registre (MVR), et qu'il continue de déclarer les

Obviously, it was put in place at a time of voluntary programming. We are now in a different world. However, it may still have an important role as a registry for greenhouse gas reduction.

We have in place, as a condition of membership, an Environmental Commitment and Responsibility Program that requires members to have an EMS system in place.

The Chairman: I should note that we have adopted a practice first put into place by the National Security and Defence Committee by which each use of unexplained initials costs you a quarter. When we are dealing with the military, we take in a lot of money because they love them.

Mr. Konow: We will try not to compete with their performance.

The Chairman: For the record, please let us know what those acronyms stand for. What is EMS, for example?

Mr. Konow: EMS is Environmental Management System. It is a management reporting system that is ISO 14000 compatible and ensures that senior executives cannot say that they did not know what they were doing. It puts their feet to the fire. We have an independent panel that holds our feet to the fire on our performance and a series of performance indicators that we report annually.

We also have a memorandum of understanding with the Department of Fisheries and Oceans to improve performance on fish habitat protection. Most importantly, and germane to this discussion, we have developed a model for addressing climate change called the Emissions Performance Equivalence Standard to address our GHG emissions, and the next page summarizes that.

We developed this approach two and a half years ago. We have been in negotiations with federal and provincial governments through the National Air Issues Coordinating Committee for well over a year. We had made some progress in developing a draft covenant, but that ceased as the discussion of Kyoto ratification emerged and governments became unclear as to what outcome they wanted in terms of the architecture for moving forward.

What is important about this model is that, first, it is based on a performance standard that would improve the overall emissions quality of our fleet over time. We asked ourselves what would be a practical option, deployable across this country, that would define an acceptable level of emissions, given current commercially available, broadly deployable technology.

The answer that we came up with was combined-cycle gas turbine technology, which has a number of different efficiency levels, but essentially is deployable in almost every province from

réductions de GES qu'il parvient à faire. Évidemment, ce programme remonte à une époque où les diverses mesures étaient volontaires et nous vivons aujourd'hui dans un monde différent. Il n'en reste pas moins qu'il continuera peut-être à jouer un rôle important comme registre des réductions de GES.

L'une des conditions d'adhésion à notre association est l'établissement d'un Programme d'engagement et de responsabilité en environnement (PERE) qui oblige nos membres à implanter un SGE.

Le président: J'aurais dû vous signaler que nous avons adopté une méthode du Comité de la défense et de la sécurité nationale voulant que chaque mention d'un sigle non expliqué vous coûte trente sous. Évidemment, quand nous sommes avec des militaires, ça nous rapporte beaucoup parce qu'ils adorent les sigles.

M. Konow: Nous n'avons pas l'intention de leur faire concurrence à ce chapitre.

Le président: Dans ce cas, je vous invite à expliquer les sigles que vous utiliserez. Par exemple, que veut dire le SGE?

M. Konow: Le SGE est le Système de gestion environnementale. C'est un système d'information de gestion qui est compatible avec la norme ISO 14000 et qui garantit que les cadres supérieurs ne peuvent dire qu'ils ne savaient pas ce qu'ils faisaient. Le système les oblige à rendre des comptes. Nous avons un comité indépendant qui nous oblige à rendre compte de notre rendement au moyen d'indicateurs que nous devons divulguer annuellement.

Nous avons aussi négocié un protocole d'entente avec le ministère des Pêches et des Océans pour améliorer le rendement du point de vue de la protection de l'habitat halieutique. Plus important encore, et c'est plus pertinent pour notre discussion, nous avons mis au point un modèle relatif au changement climatique que nous appelons la Norme équivalente de rendement en émissions, afin de réduire les émissions de GES, et je vais le résumer avec la diapositive suivante.

Nous avons adopté cette démarche il y a deux ans et demi suite à des négociations de plus d'une année avec les gouvernements fédéral et provinciaux par le truchement du Comité de coordination national sur les problèmes atmosphériques. Nous avons fait quelques progrès vers l'élaboration d'un pacte mais ce processus a été arrêté quand a commencé le débat sur la ratification du Protocole de Kyoto étant donné que les gouvernements ne savaient plus exactement ce qu'ils voulaient comme architecture pour l'avenir.

Ce qui est important au sujet de ce modèle, c'est qu'il repose sur une norme de rendement qui devrait améliorer à terme la qualité globale des émissions de notre flotte. Nous nous sommes demandé quelle pourrait être une option réaliste, applicable dans tout le pays, pour fixer un niveau acceptable d'émissions, avec la technologie commerciale actuellement disponible.

La réponse que nous avons trouvée est la technologie de turbine à gaz à cycle combiné, qui offre plusieurs niveaux d'efficacité et que l'on peut déployer dans pratiquement toutes les

coast to coast. However, I want to speak more fully about availability and price of gas later, because the business perception of that option has changed in the last couple of years.

The notion was that that would be the gold standard for all new facilities that we would build. It would apply to all existing coal and oil plants at the 40th anniversary of their in-service date, that is, when their economic life had been fully paid down. The start time was consistent with the Kyoto period — 2008 to 2012 — although we did not specify an end date. We see this as an ongoing process. We projected out to 2020 and recognized that the performance standard would change with time, depending on what technologies are available to us.

The basic rule, as summarized there, would be that any plant that falls short of the standard would be either replaced or offset to meet the standard. New capacity that exceeds the standard, such as wind, solar, hydro or whatever, would receive a credit that would create incentives for investment in zero- or low-emission technologies. Those credits could obviously then be sold to those who have to offset higher emission options, thereby creating an economic penalty for a higher-emitting option and an economic advantage for a lower-emitting option.

The necessary conditions would include access to a functioning international credit system such as the ones under development through the United Nations Framework Convention on Climate Change, a level playing field in terms of its application across all electricity sources in Canada and, in the future, hopefully drawing the U.S. into this kind of commitment.

I have alluded to related policy. We would be looking for improved tax treatment, regulatory efficiency and to engage the government in partnership activities in advancing R&D options and opportunities.

That is essentially the model. Climate change provokes a level of verbosity that is probably not exceeded by any other issue, so I will try to shorten my remarks.

The last page summarizes that we are ready and involved with the government in negotiating this. The name of the game has certainly changed. We are now in a Kyoto reality and trying to modify, as necessary, what we have to offer through this approach to meet the goal set out by the government in its Kyoto commitment.

With that, Mr. Chairman, I wonder if you would indulge us so that Mr. Staveley could provide you with a summary of the activities at the consumer end of our efforts. I believe that was one of your key interests.

The Chairman: Please do so, Mr. Staveley.

Mr. Roy G. Staveley, Senior Vice-President, Canadian Electricity Association: As Mr. Konow has indicated, I will focus my brief presentation on end-use energy efficiency. I

provinces. J'aborderai cependant de manière plus détaillée dans un instant la question de la disponibilité et du prix du gaz naturel, étant donné que les entreprises ont le sentiment que les paramètres de cette option ont changé ces dernières années.

On pensait il y a quelque temps que cela serait l'étalon-or de toutes les nouvelles centrales que l'on construirait. Il s'appliquerait à toutes les centrales existantes au charbon et au pétrole au 40^e anniversaire de leur date d'entrée en service, c'est-à-dire lorsque tous les coûts de leur vie économique auraient été complètement amortis. La période de démarrage était conforme à la période de Kyoto — 2008 à 2012 — mais nous n'avions pas fixé de date d'achèvement car nous pensions qu'il s'agirait d'un processus continu. Nous étions conscients que la norme de rendement changerait au cours des années avec les technologies qui deviendraient disponibles.

La règle fondamentale, qui est résumée ici, serait que toute centrale non conforme à la norme serait remplacée ou donnerait lieu à une compensation pour respecter la norme. Les nouvelles centrales dépassant la norme, par exemple les centrales éoliennes, solaires ou hydrauliques, recevraient un crédit qui produirait une incitation à investir dans des technologies à émissions nulles ou faibles. Ces crédits pourraient évidemment être vendus aux entreprises qui en auraient besoin pour compenser des centrales à taux d'émissions plus élevé, ce qui reviendrait à imposer une sanction économique aux centrales à fort taux d'émissions et un avantage économique aux centrales à faible taux.

Les conditions nécessaires comprendraient l'accès à un système de crédits international semblable à ceux que l'on prépare dans le contexte de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique, un terrain de jeu égal du point de vue de son application à toutes les sources d'électricité au Canada et, idéalement, un engagement similaire des États-Unis à l'avenir.

J'ai fait allusion à la politique correspondante. Nous souhaitons en effet un régime fiscal amélioré, une réglementation efficace et des activités de partenariat avec le gouvernement en matière de R-D.

Voilà donc le modèle. Le changement climatique ayant engendré un niveau de verbosité sans doute inégalé, je vais conclure dans quelques instants.

La dernière diapositive indique que nous sommes prêts et que nous négocions déjà avec le gouvernement. Il est certain que les règles du jeu ont changé. Nous sommes maintenant dans la réalité de Kyoto et nous essayons de modifier s'il y a lieu ce que nous avons à offrir, au moyen de cette approche destinée à atteindre les objectifs établis par le gouvernement avec le Protocole de Kyoto.

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président. Croyez-vous que M. Staveley pourrait maintenant nous résumer les activités du secteur de l'électricité du point de vue du consommateur? Je pense que c'est l'une des questions qui vous intéressent le plus.

Le président: Je vous en prie, monsieur Staveley.

M. Roy G. Staveley, premier vice-président, Association canadienne de l'électricité: Comme l'a dit M. Konow, je vais parler brièvement de l'efficacité énergétique au niveau de

emphasize "end use" because we are not talking at this time about internal efficiency within electric utilities, but about how to influence the customer's demand for electricity.

We have been engaged in parallel with the types of activities that Mr. Konow has been describing. We have been quite engaged in discussions with Natural Resources Canada. As part of that, we completed a survey of the industry's activities related to energy efficiency. This joint survey was summarized in a report that I have distributed to the committee. I think you will find it informative and relatively detailed. It does summarize the activities being carried out at this time by the Canadian electricity industry.

My presentation will be based primarily on that report and will, hopefully, provide some valuable information on what we are doing and where we are going.

One of the key principles, in our opinion as well as that of NRCan, is that the Canadian Electricity Association reaches out to every household in Canada and, as a result, provides a good mechanism for delivering energy efficiency programming. CEA is actively supporting the delivery of these services in a number of ways and I will talk about those as we proceed through the presentation.

It recognized that energy efficiency does play an important role in the industry's ability to reduce greenhouse gas emissions and we have recognized that we will have to be creative about how we do that. We also recognize that we need to move forward jointly with the federal and provincial governments in that endeavour.

Turning to the first page of my brief, entitled "High Investment Levels in Energy Efficiency," the report clearly notes that Canada's electricity industry companies have spent about \$750 million on energy efficiency programming over the last 10 years. Their forecasted projections suggest that they will be spending a further \$1 billion over the next 5 to 10 years. This is a result of a fairly close review of their business plans over that time period.

We also believe that this expenditure will be focused on program development, delivery, raising awareness, market transformation and a variety of activities of that nature. It is already on the ground, in many cases, being delivered, and there are expectations that this will continue and perhaps even build as we move forward.

Things have changed quite a lot in recent years. As the markets have opened and become more competitive, utilities have had to focus on the bottom line, be sensitive to costs and the ability to be profitable and build business cases around any proposal that comes forward.

Individual companies will not invest in energy efficiency programs unless they can either receive full cost recovery through their rate base or earn a rate of return on a program that is equal to or better than other investment opportunities at which they may be looking.

l'utilisation finale. J'insiste sur cette notion pour souligner que je ne vais pas parler de l'efficacité interne des sociétés produisant de l'électricité mais plutôt de la manière dont on peut influencer sur la demande d'électricité par les consommateurs.

Nous avons entrepris des activités parallèles à celles que décrivait M. Konow. Nous avons eu beaucoup de discussions avec Ressources naturelles Canada et, dans ce contexte, nous avons mené une enquête sur les activités du secteur relatives à l'efficacité énergétique. Cette enquête commune a été résumée dans un rapport que j'ai remis au comité. Je pense que vous y trouverez des informations détaillées et utiles. On y résume les activités menées en ce moment par l'industrie canadienne de l'électricité.

Mon exposé reposera essentiellement sur ce rapport et, je l'espère, vous donnera des informations utiles sur ce qui se fait en ce moment.

L'un des principes fondamentaux, à notre avis et selon RNCAN, est que l'Association canadienne de l'électricité serait un excellent intermédiaire pour dispenser des programmes d'efficacité énergétique puisqu'elle touche tous les foyers du Canada. De fait, l'ACE appuie activement la prestation de ces services, de plusieurs manières différentes dont je parlerai durant mon exposé.

Notre position est fondée sur l'idée que l'efficacité énergétique joue un rôle important pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de notre industrie, et nous savons que nous devons faire preuve de créativité à cet égard. Nous savons aussi que nous devons oeuvrer conjointement avec les gouvernements fédéral et provinciaux.

À la première diapositive, intitulée «Investissements élevés en matière d'efficacité énergétique», j'indique que les entreprises canadiennes d'électricité ont consacré environ 750 millions de dollars à des programmes d'efficacité énergétique pendant les 10 dernières années. Les projections actuelles permettent de penser qu'elles y consacreront un milliard de dollars de plus au cours des 5 à 10 prochaines années. Cette conclusion provient d'une analyse attentive des plans des entreprises.

Nous croyons aussi que ces dépenses seront consacrées à l'élaboration et à la prestation de programmes, à la sensibilisation des consommateurs, à la transformation du marché et à d'autres activités de cette nature. Dans bien des cas, les activités ont déjà commencé et l'on s'attend à ce qu'elles continuent de plus en plus intensément.

Les choses ont beaucoup changé ces dernières années. À mesure que les marchés se sont ouverts et sont devenus plus compétitifs, les utilités publiques ont dû attacher plus d'importance à leurs résultats financiers, à la maîtrise de leurs coûts et à leur rentabilité. Autrement dit, elles ont dû justifier toutes leurs nouvelles propositions.

Les entreprises n'investiront pas dans le secteur de l'efficacité énergétique si elles n'ont pas la conviction qu'elles pourront recouvrer complètement leurs coûts par le système tarifaire ou d'obtenir un taux de rendement au moins égal aux autres possibilités d'investissement qui s'offrent à elles.

This requires the utility to develop a business case to show that energy efficiency programming can achieve energy savings at a lower cost than alternative solutions such as adding new generation capacity and infrastructure to meet growing demand.

In preparing the business case, I have identified some of the considerations that go into that decision.

For example, many utilities will look at benefits from being able to defer investment, because as demand falls, new capacity does not have to be built. Also, there are efficiencies to be gained. If you can shape the demand, you can also shape the load and thereby maximize the use of the assets that you already have in place.

There is also a desire to meet customer needs. The more you meet customer needs and expectations, the more likely you are to attract and retain customers.

Some utilities are looking at exporting energy savings to the United States, where they get a premium price and thereby increase their revenues.

Clearly, there are environmental benefits to be derived from these activities. In particular, of course, the one that is attracting the greatest interest right now is greenhouse gas emission reductions.

The other driver in building a business case for energy efficiency is public perception. I am constantly hearing that the public recognizes that energy prices are going up in the long term and consumers would like to manage their bills. In other words, give them an opportunity to reduce their bills if they either make a modest investment or get some assistance in keeping energy use under control, as opposed to having to just live with energy price increases.

I give a brief list here of some of the key programs that are currently either being implemented or being carefully reviewed by utilities for implementation. "LED," by the way, is "light-emitting diodes." Some of these may be familiar to you as consumers. Certainly, in some jurisdictions, these projects or programs are in fact being implemented in one form or another.

I have also noted, in particular, metering, which is a big issue for our company. We are having fairly extensive discussions with Industry Canada regarding that item. I would also like to highlight ground source heat pumps. That is very much a success story in the United States that we would like to emulate in Canada.

Those are some of the programs and there is a host of detail around each one.

Moving on, it is worth noting that 50 per cent of Canada's consumers are in fact being exposed to the opportunity to participate in a fairly broad range of energy efficiency programming. There are extremely robust energy efficiency

Cela exige qu'elles préparent des argumentaires étoffés pour montrer que les programmes d'efficacité énergétique permettront d'économiser l'énergie à un moindre coût que d'autres solutions telles que l'expansion des infrastructures et capacités de production pour faire face à la hausse de la demande.

Pour préparer ces argumentaires, elles doivent tenir compte d'un certain nombre de facteurs que je vais maintenant résumer.

Bon nombre de sociétés examineront les avantages qu'elles pourraient tirer d'un report de leurs investissements car, si la demande baisse, il n'est pas nécessaire d'accroître la capacité de production. En outre, il y a des gains d'efficacité à réaliser. Si l'on peut influencer sur la demande, on peut aussi influencer sur le taux de charge et, par conséquent, faire un usage optimal des installations existantes.

Les entreprises désirent également répondre aux besoins de leur clientèle. Plus elles répondent à ces besoins et attentes, plus elles ont de chance d'attirer de nouveaux clients et de les conserver.

Certaines sociétés envisagent d'exporter leur épargne énergétique aux États-Unis où elles peuvent obtenir de meilleurs prix et, de ce fait, accroître leurs revenus.

Il y a manifestement aussi des avantages environnementaux à tirer de ces activités. Évidemment, celle qui retient le plus l'attention en ce moment est la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'autre facteur crucial pour justifier des programmes d'efficacité énergétique est relié à l'opinion publique. J'entends constamment dire que le public sait parfaitement que les tarifs de l'énergie vont augmenter à long terme et que le consommateur aimerait donc pouvoir gérer ses coûts. Autrement dit, les sociétés ont intérêt à donner aux consommateurs la possibilité de réduire leurs factures soit en faisant un investissement modeste, soit en obtenant de l'aide pour maîtriser leur consommation d'énergie, de façon à ne pas se contenter de subir les hausses de tarifs.

Vous voyez ici une brève liste de certains des programmes clés qui sont actuellement mis en oeuvre ou que l'on examine attentivement. Au fait, DEL signifie diode électroluminescente. Certains de ces programmes vous sont sans doute familiers car vous êtes aussi des consommateurs. Tous sont actuellement mis en oeuvre, à des degrés divers ou sous des formes différentes dans les diverses provinces.

J'ai constaté que la question des compteurs est très importante pour notre société. Nous avons engagé des discussions relativement intenses avec Industrie Canada à cet égard. Je veux aussi mettre en relief les pompes à chaleur géothermique qui connaissent beaucoup de succès aux États-Unis et dont nous voudrions accroître l'utilisation au Canada.

Voilà donc certains des programmes en cours au sujet desquels nous pourrions vous donner beaucoup de détails si vous le souhaitez.

Il vaut la peine de souligner que 50 p. 100 des consommateurs canadiens ont la possibilité de participer à un éventail relativement large de programmes d'efficacité énergétique. Certains de ces programmes sont déjà très étoffés dans certaines

programs in some jurisdictions, but as you can see, that is not uniform across the country. We have tried to identify and break down those markets and the report provides a fair amount of detail on that.

However, as you can see, a fairly large part of the industry has yet to become fully engaged in energy efficiency. They are clearly looking at it and are interested, but the regulations and structures vary across jurisdictions. As a result, we see a variation in both the level and scope of the energy efficiency programming in Canada, which also offers opportunity. Even those who have a robust energy efficiency programs are saying they could do much more.

We have estimated that energy efficiency over the last 10 years reduced the demand for energy by 5 million megawatt-hours. That would be equivalent to a community the size of Victoria or St. John's, Newfoundland. We also anticipate that a further 5 million megawatt-hours will be saved over the next 5 to 10 years. That translates into about 4 million tons of greenhouse gas emission reductions. That would be the 2 million that have already been captured plus a further 2 million that we expect to capture, based on the current programming and program projections that the utilities have provided. If we continue on the current path, which is commercially driven, we see that as a way of delivering tonnage and energy reductions.

As I said a few minutes ago, there is a strong perception in the industry and within NRCan that much more can be done. In recent months we have been talking to NRCan and the federal government, as well as within our own industry, about how to do that. There are some issues with which we must deal. We need to look at how we can better align what the industry is doing currently with federal and provincial policy and initiatives in such a way that we actually provide incentives to the industry to do more than we are.

NRCan has a budget dedicated to energy efficiency that promotes a number of different kinds of programs. How can we align those activities and development programs with what the industry is doing in such a way that we maximize the investment dollar?

I also suggest that that extends to provincial governments and how we can work in a more concerted way across the country. There are best practices out there for leveraging earnings. It would be useful for all parties to learn from those best practices so that we do not repeat mistakes in each jurisdiction or company. We can share that learning and thereby leverage the investment that is already being made.

As one example, the federal government has approached us about the one-ton awareness-raising program. They would like to work with the electricity industry and use it as a delivery tool, in

provinces mais, comme vous pouvez le voir, il n'y a pas d'uniformité à cet égard. Nous avons essayé d'analyser les différents marchés et vous trouverez beaucoup d'informations à ce sujet dans le rapport.

Toutefois, comme vous pouvez le voir, une partie relativement importante de l'industrie ne participe pas encore pleinement aux programmes d'efficacité énergétique. Certes, toutes les sociétés les examinent et s'y intéressent mais les règlements et les structures varient beaucoup d'un marché à l'autre. De ce fait, on constate beaucoup de variations quant au niveau et à la portée des programmes d'efficacité énergétique du Canada, ce qui est aussi une source d'opportunités. Même les sociétés qui se sont dotées de programmes d'efficacité énergétique très étoffés reconnaissent qu'elles pourraient faire beaucoup plus.

Selon nos estimations, l'efficacité énergétique a permis de réduire la demande d'énergie de 5 millions de mégawatts/heures au cours des 10 dernières années, ce qui équivaut à la consommation de villes comme Victoria ou Saint-Jean de Terre-Neuve. Nous prévoyons en outre une économie complémentaire de 5 millions de mégawatts-heures au cours des 5 à 10 années qui viennent, ce qui se traduit par environ 4 millions de tonnes de réductions dans les émissions de gaz à effet de serre. Je précise qu'il s'agit là des deux millions de tonnes déjà obtenues, auxquelles s'ajouteraient 2 millions de plus avec les programmes en cours et prévus par les utilities publiques. Si nous continuons dans cette voie, sous l'impulsion du marché, nous pensons être en mesure d'apporter une contribution importante à la conservation de l'énergie et à la réduction des GES.

Comme je le disais il y a un instant, les sociétés et NRCan ont la conviction que l'on peut faire beaucoup plus et nous avons entrepris des discussions intensives avec le gouvernement fédéral et NRCan ces derniers mois à ce sujet. Nous avons cependant certains problèmes à régler. Nous devons par exemple voir comment nous pourrions mieux harmoniser les programmes des sociétés avec les politiques et initiatives fédérales et provinciales de manière à inciter vraiment l'industrie à faire encore plus que maintenant.

NRCan dispose d'un budget destiné à faire la promotion de différents types de programmes d'efficacité énergétique. Comment pourrions-nous mieux harmoniser ces activités et programmes avec ce que fait l'industrie de façon à tirer le meilleur parti possible des budgets disponibles?

Je pense que cela concerne aussi les gouvernements provinciaux et que nous devrions mieux concentrer nos efforts dans tout le pays car il serait utile de diffuser les meilleures méthodes identifiées ici ou là pour optimiser les résultats. Autrement dit, il serait utile que toutes les parties concernées profitent des meilleures méthodes appliquées par les autres de façon à éviter de répéter les erreurs des uns et des autres. Nous pouvons partager notre savoir de façon à optimiser nos investissements respectifs.

À titre d'exemple, je peux dire que le gouvernement fédéral a pris contact avec nous au sujet du programme de sensibilisation d'une tonne. Il aimerait collaborer avec l'industrie de l'électricité

some fashion, to further that program. Again, we see both the electricity and gas industries as being effective delivery tools on a day-to-day basis for raising and reinforcing that awareness.

We have been involved for many years in standards development. We have also been involved with market transformation and the initiatives I identified when I listed the technologies that industry is currently implementing. This requires a national, industry-wide strategy by which you raise the awareness collectively, and are thereby able to build the market and the demand for the product, which reduces the price and increases the likelihood of its being widely deployed across Canada. There is a mutual leverage effect from those collective efforts.

These are the kinds of things we have been discussing. We think there is room for reviewing incentives, whether they are tax incentives or incentives built into the programs that stir the customer to look at upfront investment.

We would also like to look at regulatory reform. We have been working quite closely with Industry Canada on the issue of electronic metres and the need to more closely align the regulations with what is being applied internationally. Lowering the cost of electronic metres would accelerate their deployment. This brings in other opportunities for leverage on current energy efficiency programming.

It opens the door to interval metering, which means being able to apply higher rates during peak times and lower rates when the demand is lower. If you build an integrated strategy around that, you can make major inroads on energy efficiency. These are the types of things we are looking at.

On the final page, we summarize the kinds of steps we have been taking. A letter of cooperation on end-use efficiency between NRCAN and the Canadian Electricity Association is currently being signed off. We have been very involved in putting together what is known as the Canadian GeoExchange Coalition to promote and deploy ground source heat pumps on an accelerated basis. Huge savings can be achieved if we are able to accelerate that deployment because it is so efficient relative to other space heating and air-conditioning systems. NRCAN asked the industry to be more involved in order to benefit from that technology far more than we have.

We have also been quite involved, as I mentioned, in metering. We worked with Industry Canada to come up with the Electricity Trade Sector Review Recommendations. The 16 recommendations that came out of that consultation process were all adopted and we are in the process of implementing those.

We are also quite engaged with CAMPUT, the Canadian Association of Members of Public Utility Tribunals, which is the regulators' association. They will get together in May in Banff. We are working with them, primarily through a workshop and discussions, on performance-based regulation. I am quite sure that included in that will be a discussion about how provincial regulators can provide incentives for energy efficiency within their

de façon à utiliser nos ressources pour sensibiliser la population à ce programme. Voilà un autre exemple de cas où les industries de l'électricité et du gaz naturel peuvent être des outils efficaces de prestation des programmes et de sensibilisation de la population.

Nous nous efforçons depuis de nombreuses années d'élaborer des normes et nous nous occupons aussi de transformation du marché et des initiatives que j'ai mentionnées quand j'ai donné la liste des technologies actuellement diffusées par l'industrie. Tout cela exige une stratégie nationale pour toute l'industrie afin de sensibiliser l'ensemble de la population, d'accroître la demande des produits disponibles, de réduire les prix et d'augmenter les chances de diffusion des technologies dans tout le pays. Nous avons donc tout à gagner à collaborer à ces divers efforts.

Voilà les choses dont nous avons discuté. Nous pensons qu'il faudrait revoir les incitatifs, qu'il s'agisse d'incitatifs fiscaux ou d'incitatifs intégrés aux programmes pour amener le consommateur à envisager un investissement de départ.

Nous souhaitons aussi une réforme de la réglementation. Nous collaborons étroitement avec Industrie Canada sur la question des compteurs électroniques et sur la nécessité de mieux harmoniser leur réglementation avec ce qui se fait à l'échelle internationale. Réduire le prix des compteurs électroniques en favoriserait la diffusion. Cela produirait également d'autres possibilités pour les programmes d'efficacité énergétique.

Cela ouvre la porte à un système de compteurs par intervalles, c'est-à-dire facturer des tarifs plus élevés en période de pointe et moins élevés quand la demande est plus faible. Si l'on applique une telle mesure dans le cadre d'une stratégie intégrée, on peut faire de grands progrès en matière d'efficacité énergétique.

À la dernière diapositive, nous résumons les mesures que nous avons prises. Une lettre de coopération sur l'efficacité de l'utilisation finale est sur le point d'être signée par RNCAN et l'Association canadienne de l'électricité. Nous avons participé directement à la mise sur pied de ce qu'on appelle la Coalition canadienne de l'énergie géothermique, qui s'efforce d'accélérer la diffusion des pompes à chaleur géothermique, ce qui produirait des économies d'énergie énormes car c'est une technologie beaucoup plus efficace que d'autres systèmes de chauffage et de climatisation. RNCAN a demandé à l'industrie d'intensifier ses efforts dans ce domaine.

Comme je l'ai dit, nous nous occupons aussi beaucoup des compteurs électroniques. Nous avons collaboré avec Industrie Canada pour formuler les recommandations de révision du secteur de l'électricité. Les 16 recommandations issues de ce processus de consultation ont toutes été adoptées et nous avons commencé à les mettre en oeuvre.

Nous sommes également actifs dans CAMPUT, l'Association canadienne des membres des tribunaux d'utilité publique, qui est l'association des instances de réglementation qui tiendra sa prochaine réunion en mai à Banff. Nous discutons avec l'Association d'un système de réglementation fondé sur le rendement. Je suis certain que l'on discutera aussi dans ce contexte de la manière dont les instances provinciales de

own jurisdictions. There may be discussions on the right way and the not-so-right way to do that, based on best practices and the experiences of others who are fairly well advanced in that process.

We do a lot of data management and benchmarking. We do a lot of comparative analyses of experiences in performance and progress, both within our own industry and others like the United States and Europe.

Those are the types of activities in which we are currently engaged. It is quite a suite of activities that keeps us very busy, but it is also exciting and offers a lot of opportunities.

Senator Spivak: We were recently in California, where we heard that there is a surcharge of 0.9 cents per kilowatt-hour on people's electricity bills. I am sure you have looked at the California situation. It seems that those programs have resulted in significant reductions. It was not a cost to the California economy, but rather resulted in a \$3-billion net benefit during the 1990s.

What is your view on that? What if such a charge were mandated? What is the cost/benefit of the current PowerSmart programs? In an ideal world, how would you see the utilities being used to implement energy efficiency programs? You talked about cooperation. What if that was instead the "point of the spear"? Do you think that would work? Do you think the provinces would cooperate?

Mr. Konow: Mr. Staveley can talk about some of the specifics. I am not sure about the kilowatt-hour charge to which you are referring. Was that designed to fund energy efficiency programs?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Konow: That is essentially a tax to raise money to fund programming. Any means are beneficial that allow you to put together a war chest of dollars to address some of the opportunities that Mr. Staveley talked about. I would hasten to add that there would be no real impact through the price mechanism on consumer behaviour.

Senator Spivak: No, it is not meant for that purpose.

Mr. Konow: It comes down to how efficient and effective were the programs that they deployed? If they informed you of a \$3-billion net benefit, I am sure that is correct.

I would go back to my initial comments and the fact that California has been nothing less than a disaster for consumers in terms of price and reliability.

Senator Spivak: That is not true any more.

Mr. Konow: It was, though. It was an utter and complete disaster. My point here is not to in any way denigrate that particular program, but that we have to take a careful, integrated approach to ensure that we realize our energy efficiency objectives through funding, partnership and programming. Mr. Staveley can speak better than I about how much this raised, how much was deployed and how effective it was. At the same time, we must

réglementation peuvent offrir des incitatifs à l'efficacité énergétique sur leur propre territoire. Il y aura peut-être des discussions sur les méthodes plus ou moins efficaces dans ce domaine, à partir des meilleures pratiques et de l'expérience acquise par d'autres parties.

Nous faisons beaucoup de gestion de données et d'analyses comparatives des meilleures pratiques, aussi bien au Canada qu'aux États-Unis et en Europe.

Voilà donc certaines des activités auxquelles nous participons actuellement. Vous pouvez constater que c'est un programme très chargé, très stimulant et qui offre beaucoup d'opportunités.

Le sénateur Spivak: Nous sommes allés récemment en Californie où nous avons entendu parler d'une surcharge de 0,9 cent le kilowatt-heure sur les factures d'électricité. Je suis sûre que vous connaissez la situation. Il me semble que la Californie a obtenu des réductions importantes. En outre, cela n'a rien coûté à l'économie de l'État mais lui a plutôt donné un bénéfice net de 3 milliards de dollars dans les années 90.

Qu'en pensez-vous? Pourrait-on imposer une telle surcharge? Quels sont les coûts et bénéfices des programmes Énersage actuels? Dans un monde idéal, comment devrait-on utiliser les utilités publiques pour mettre en oeuvre des programmes d'efficacité énergétique? Vous parliez de coopération mais cela ne pourrait-il pas être «le fer de lance»? Pensez-vous que les provinces collaboreraient?

M. Konow: M. Staveley pourra vous parler des détails. Je ne sais pas de quelle surcharge vous parlez. Était-elle destinée à financer des programmes d'efficacité énergétique?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Konow: C'est donc essentiellement une taxe pour financer des programmes publics. Tout ce qui permet d'accumuler un budget pour tirer parti des choses dont a parlé M. Staveley est utile. Je m'empresse d'ajouter que cela n'aurait pas d'incidence réelle sur le comportement du consommateur par le mécanisme du prix.

Le sénateur Spivak: Non, ce n'est pas destiné à cela.

M. Konow: Il s'agit de savoir si les programmes mis en oeuvre ont vraiment été efficaces. Si on vous a parlé d'un bénéfice net de 3 milliards de dollars, c'est certainement la vérité.

Je reviens à ce que je disais au début sur le fait que la situation en Californie a été absolument catastrophique pour les consommateurs du point de vue des prix et de la fiabilité.

Le sénateur Spivak: Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

M. Konow: Mai ça l'était. Ce fut une catastrophe absolue. Je ne veux certainement pas dénigrer le programme dont vous parlez mais il faut adopter une démarche prudente et intégrée pour s'assurer que l'on obtient tous les avantages de l'efficacité énergétique par le financement, le partenariat et les programmes. M. Staveley pourra vous donner plus de détails que moi sur ce que cette surcharge a produit et sur les résultats

ensure that we do not neglect the overall functioning of electricity markets and the essentials to ensure that the right components are in place.

Senator Spivak: We heard in California that, first of all, these programs had been in place before the business disaster. We heard a good explanation of the disaster, but we cannot go into that now. They moved away from using utilities as the implementing bodies, and now they have returned to it because it works.

I think this is a different issue from that of supply. This is not meant to disrupt the entire operation. They have something called "integrated resource management." It is the idea of using the utilities, those that deliver the energy, as the principal agents of change. As you pointed out, they go into every consumer's home and are therefore a very efficient method of doing that. There is a lot more to the programs and what is being done there, but what I am talking about is a country-wide mandate. Would that be a faster way of achieving change?

Mr. Konow: I will turn it over to Mr. Staveley, but the answer is, absolutely. You heard in our comments that both the industry and NRCan recognize that the utilities as a group possess that distribution channel. They reach into every home and every business. We have tried to indicate that there is a challenge, given that market constructs are very different. Integrated supply planning can work in a monopoly market with a fully integrated utility. The jury is out on just how well it works.

There is not the same motivation on the part of all players in a fully competitive market with an aggregated utility.

That is why we are saying we have to find creative ways to ensure that the deployment of energy efficiency approaches make sense, in a business model case, to both generators and distributors.

Mr. Staveley: There are vertically integrated utilities — B.C. Hydro and Manitoba Hydro, for example — with successful programs.

They are successful in the sense that they are able to offer programs to their customers at competitive prices and also achieve significant energy reductions that make a robust business case for them. You will see those utilities continue to lead the way in program development and deployment.

Going back to Mr. Konow's comment, there are other jurisdictions where the market is different from those two to which I made reference, where the utilities have disaggregated, notably Alberta and Ontario, but also I would point to New Brunswick as a more recent example. Their business drivers are different because of the disaggregation. When they put the business case together, often, it does not add up to being a

case that one has obtained. It doesn't prevent one from having to ensure that one does not neglect the overall functioning of electricity markets and the essentials to ensure that the right components are in place.

Le sénateur Spivak: On nous a dit en Californie que ces programmes existaient avant la catastrophe. On nous a donné une excellente explication de la catastrophe mais je n'insiste pas, ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui. L'État avait enlevé aux utilités publiques la responsabilité de la mise en oeuvre des programmes mais il a maintenant fait marche arrière parce que ça marche.

Je pense que c'est un problème différent de celui de l'offre. Il ne s'agit pas de perturber tout le système. Ils ont là-bas quelque chose qu'ils appellent «gestion intégrée des ressources», c'est-à-dire qu'on utilise les utilités publiques, les sociétés qui fournissent l'énergie, comme agents de changement. Comme vous l'avez dit, elles sont en contact avec chaque consommateur et c'est donc très efficace. Il y a beaucoup d'autres programmes dont on pourrait parler mais ce qui m'intéresse maintenant, ce serait un programme pour tout le pays. Est-ce que ce serait une méthode plus rapide pour changer la situation?

M. Konow: Je vais donner la parole à M. Staveley mais je peux vous dire que oui, sans hésitation. Nous avons dit que l'industrie et NRCan savent bien que les sociétés privées possèdent collectivement le système de distribution. Les sociétés sont en contact avec chaque foyer et avec chaque entreprise. Nous avons essayé d'indiquer qu'il y a là un défi étant donné que les marchés sont très différents. La planification intégrée de l'offre peut fonctionner sur un marché de monopole avec un distributeur totalement intégré. Il est cependant trop tôt pour dire si ça marcherait bien.

Sur un marché totalement compétitif, chaque acteur n'a pas la même motivation.

Voilà pourquoi nous disons qu'il nous faut trouver des méthodes créatives pour veiller à ce que le déploiement des systèmes d'efficacité énergétique soit efficace, sur la base d'arguments économiques solides, autant pour les producteurs que pour les distributeurs.

M. Staveley: Il existe des utilités publiques intégrées verticalement — B.C. Hydro et Manitoba Hydro, par exemple — dont les programmes ont beaucoup de succès.

Ces sociétés ont du succès parce qu'elles peuvent offrir à leurs clients des programmes à des prix compétitifs et réaliser aussi des réductions importantes de la consommation d'énergie sans que cela nuise à leur rentabilité. Vous pourrez constater à l'avenir que ces utilités publiques restent des chefs de file dans l'élaboration et la prestation de programmes d'efficacité.

Pour en revenir à ce que disait M. Konow, il y a d'autres territoires où le marché est différent, c'est-à-dire où les utilités publiques ne sont pas intégrées, notamment en Alberta et en Ontario, mais on peut aussi ajouter le Nouveau-Brunswick comme exemple plus récent. Les paramètres économiques y sont différents parce qu'il n'y a pas de monopole. Quand les sociétés font leurs calculs, elles constatent souvent qu'elles auraient intérêt

good investment of their dollars relative to other opportunities, and they are therefore generally declining to get into that energy efficiency market to the same degree.

They are also, however, involved in discussions with their provincial regulators about how the provinces, vis-à-vis the industry, want to approach energy efficiency, and it may vary from jurisdiction to jurisdiction. The CEA, in discussions with the Office of Energy Efficiency in NRCan, and with the general approval of the membership, agreed to proceed with a fairly extensive analysis and review of the various practices in the United States, Europe and other jurisdictions. The California experience is one option. It may not be the best. Certainly it may not be the best option for every jurisdiction. We need a careful assessment of what the options are and which are the best. We would like to bring that forward as useful information for any policy decision maker or regulator, whether across the country or across other jurisdictions.

In trying to apply the California experience generally to Canada, one must at least recognize that there is a diversity of regimes across the country and it may not necessarily work for all of them.

Senator Spivak: How soon do you expect to have this review completed?

Mr. Konow: Our hope is to have it completed no later than September.

The Chairman: Before you leave that topic, as you said, some jurisdictions and utilities are heavily involved in convincing consumers to get involved in savings programs and others are not. Is there a relationship between the nature of the regulation at the upper end of that activity and the lack of regulation at the bottom end? In other words, can what you said be turned into an argument that the only way we can do this is with a hammer?

Mr. Staveley: I am not sure a hammer is necessarily the way to go. Picking examples, in British Columbia they are able to implement a fairly robust energy efficiency program because they are able to transfer those costs within the rate base, but it is based on a solid business case that it is better to have an energy efficiency program than to build a new generator. On that basis, they go to the regulator and are able to build those costs into their rate base. That type of regime works well for British Columbia and the vertically integrated utility.

In Ontario, where you have a disaggregated market, there will clearly have to be a different approach. I know that the utilities are talking to the provincial regulator about how to do that. Third, and more importantly, from our point of view, there is also a role for the federal government. The federal government has a number of different regulations on tax and incentive mechanisms that also can make a big difference to the success of energy

à investir leur argent ailleurs de manière plus profitable, et c'est généralement ce qui les amène à être moins actives sur le marché de l'efficacité énergétique.

Il n'empêche cependant qu'elles discutent aussi avec les instances provinciales de réglementation pour savoir comment favoriser l'efficacité énergétique sur leurs marchés, et les méthodes peuvent différer d'une province à l'autre. L'ACE, dans ses discussions avec l'Office de l'efficacité énergétique, de RNCan, et avec l'approbation générale de ses membres, a accepté d'entreprendre une analyse relativement exhaustive des diverses méthodes employées aux États-Unis, en Europe et ailleurs. La méthode californienne est l'une des méthodes possibles. Ce n'est pas nécessairement la meilleure. Ce n'est en tout cas certainement pas la meilleure pour chaque juridiction. Il faut donc étudier attentivement toutes les solutions possibles afin de trouver les meilleures. Nous aimerions pouvoir fournir des informations utiles à ce sujet aux gouvernements ou organismes de réglementation, que ce soit au niveau fédéral ou au niveau provincial.

Si l'on essaie d'appliquer l'expérience de la Californie à l'ensemble du Canada, on devra au minimum tenir compte du fait que les régimes de réglementation ne sont pas les mêmes partout et que la même méthode n'est pas nécessairement la meilleure partout.

Le sénateur Spivak: Quand pensez-vous avoir terminé cette étude?

M. Konow: Nous espérons la finir pour septembre.

Le président: Avant de quitter ce sujet, vous disiez que certaines juridictions et utilités publiques s'efforcent activement de convaincre le consommateur de participer aux programmes d'économie d'énergie, alors que d'autres ne le font pas. Y a-t-il un lien à cet égard entre la nature de la réglementation au niveau supérieur de cette activité et l'absence de réglementation au niveau inférieur? Autrement dit, doit-on conclure de votre affirmation que la seule solution est le matraquage?

M. Staveley: Je ne pense pas que le matraquage soit nécessairement la bonne méthode. En Colombie-Britannique, par exemple, on a pu mettre en place un programme assez robuste d'efficacité énergétique parce qu'on a pu en intégrer le coût au tarif de base, mais il faut dire aussi qu'on a présenté une argumentation très solide sur le fait qu'il est préférable d'avoir un programme d'efficacité énergétique que de construire une nouvelle centrale. C'est cette argumentation qui a permis de convaincre l'instance de réglementation d'accepter que le coût soit intégré au tarif de base. Cette méthode fonctionne bien en Colombie-Britannique avec une utilité publique intégrée verticalement.

En Ontario, où le marché est morcelé, il faudra manifestement adopter une méthode différente. Je sais que les utilités publiques en discutent actuellement avec l'organisme provincial de réglementation. Troisièmement, et c'est à notre avis encore plus important, il faut que le gouvernement fédéral contribue au processus car il a adopté un certain nombre de règlements différents sur des mécanismes fiscaux et des mécanismes

efficiency programming across this country. I am particularly mindful of the fact that, for example, Industry Canada has the responsibility for all regulations related to metering, whether it is electric, gas metering or other kinds of metering. Those metering regulations will play an important role in our ability to implement automated metering technologies that provide feedback to the customer that complements the energy efficiency program. That is why there is a collective effort.

There is no single solution. It is a combination of lining things up correctly, all working for the same objective and achieving it in an efficient way. That is where the discussion that I am involved in is really focusing. I am pleased to say that there is some general recognition of that on the part of participants who are involved in this process.

Senator Cochrane: I will continue with the subject of the programs, particularly the metering, because you mentioned it earlier, and the ground source heat pumps. Can you elaborate on those programs? You say that the federal government is now involved in the metering program. Is it only the federal government that has to be involved? Is there something in the making to ensure that this happens in all the various provinces? Can you elaborate on that, please?

Mr. Staveley: A province or a provincial regulator can always mandate the acquisition and deployment of electronic metres. Our position is that we would like to see the cost of electronic metres lowered, consistent with the experience in the United States and other jurisdictions, including Italy and the United Kingdom, through the adoption of similar regulations. That will create the economic incentive for utilities and others to purchase and install electronic metres far more rapidly than is currently the case. The application and acceptance of metering technologies in the United States shows a clearly upward curve. In Canada it is flat because electronic metres are so expensive relative to those countries that the utilities simply are not purchasing them. It is cheaper to hang on to mechanical metres that do not have the sophistication and capability to do the kinds of things that would foster energy efficiency.

On the issue of ground source heat pumps, this is another case of where, in the United States, they are being deployed at a rate where the market is expanding at 30 per cent a year. I have heard that they have achieved that level of growth. It is an extremely efficient form of heating and space cooling. NRCan does want us to pursue that aggressively in Canada. We put the coalition together in order to emulate that experience in the United States. It is essentially a mirror image of what they are doing.

Senator Cochrane: Would you tell me how that works?

Senator Spivak: Are they for industrial or residential use?

d'incitation qui peuvent beaucoup contribuer au succès d'un programme d'efficacité énergétique à l'échelle nationale. Je songe particulièrement au fait qu'Industrie Canada, par exemple, assume la responsabilité de toute la réglementation relative aux compteurs, qu'il s'agisse de compteurs électriques, de compteurs de gaz ou d'autres types de compteurs. Cette réglementation aura un effet important sur notre aptitude à utiliser des compteurs automatisés fournissant des informations utiles au consommateur, en complément du programme d'efficacité énergétique. Voilà pourquoi nous pensons que l'effort doit être collectif.

Il n'existe pas de solution unique. Il faut adopter plusieurs solutions différentes, de manière harmonieuse et en collaboration pour agir de manière efficace. C'est d'ailleurs le thème des discussions auxquelles je participe actuellement. Je suis heureux de dire que tous les participants à ce processus sont généralement conscients de cette nécessité.

Le sénateur Cochrane: Je voudrais revenir sur vos programmes, notamment sur les différents types de compteurs et sur les pompes à chaleur. Pourriez-vous nous donner des précisions là-dessus? Vous dites que le gouvernement fédéral s'occupe actuellement d'un programme de compteurs d'électricité. Est-ce le seul gouvernement qui doit s'en occuper? Les provinces ont-elles un rôle à jouer à cet égard?

M. Staveley: Une province ou un organisme provincial de réglementation peut toujours imposer l'achat et l'utilisation de compteurs électroniques. Notre position est qu'il conviendrait d'abord d'en faire baisser le prix, par voie réglementaire, comme cela s'est fait aux États-Unis et dans d'autres pays, par exemple en Italie et au Royaume-Uni. Cela inciterait les utilités publiques et les autres parties concernées à acheter et à installer des compteurs électroniques beaucoup plus rapidement qu'on ne le fait actuellement. L'expérience américaine montre que ces compteurs connaissent de plus en plus de succès et sont de plus en plus utilisés. Au Canada, la situation ne change pas parce que les compteurs électroniques coûtent tellement cher que les utilités publiques ne veulent tout simplement pas les acheter. Il leur coûte moins cher de conserver les compteurs mécaniques, qui ne peuvent absolument pas inciter de la même manière le consommateur à économiser l'énergie.

Pour ce qui est des pompes à chaleur géothermique, c'est une autre technologie qui se répand de plus en plus aux États-Unis où le marché augmente de 30 p. 100 par an. Je me suis laissé dire que le taux de croissance y serait aussi élevé que cela. C'est une méthode extrêmement efficace de chauffage et de refroidissement. NRCan voudrait que nous soyons beaucoup plus agressifs à ce sujet au Canada. Nous avons mis sur pied notre coalition pour tenter de copier les États-Unis.

Le sénateur Cochrane: Pourriez-vous me dire comment cela fonctionne?

Le sénateur Spivak: Est-ce à usage industriel ou résidentiel?

Mr. Staveley: Both. Simply, it is a loop placed in a well, a river or the ground, vertically or horizontally, that draws out the heat or the cold, whatever it is you want to achieve, to heat or cool off your space.

It draws the natural heat or cold out of the ground and circulates it into the house. In some applications, it can reduce costs by as much as 80 per cent. It has certainly been found to reduce energy use. In Switzerland, 80 per cent to 90 per cent of the homes have this technology. In Sweden, the percentage is not quite as high, but still very high. It is quite common in Germany and in other European countries. In the United States, it is growing very fast. In Canada, we are barely out of the starting blocks. In fact, we are even having trouble launching the coalition because of funding restrictions under NRCan, which has encouraged us to do this. However, if we can get it launched, it will make a real contribution to reducing greenhouse gas emissions.

Senator Spivak: Can it be put into existing or new homes?

Mr. Staveley: Yes. It can be retrofitted. It is very cost effective.

Senator Spivak: On page 5 of your brief, Mr. Staveley, you state that 50 per cent of Canadian consumers are in markets that offer major energy efficiency programs. Are these programs focused more on urban or rural areas?

Mr. Staveley: They are focused equally, depending on the technology. The incentive is higher in rural areas because of the cost of delivering electricity. For example, oil or diesel generators are supplying those rural areas that are not on the grid. There is a huge incentive for these programs. It is not exclusively any particular market; it is really an analysis of which technology best applies in which market. As far as I know, from talking to B.C. Hydro, for example, all of these programs are available to customers in general.

Senator Cochrane: And Newfoundland?

Mr. Staveley: Yes, Newfoundland has some programs. However, they are not as robust. I can honestly say all the utilities are looking at these things and are clearly trying to develop the business case. They are sensitive to the fact that customers are increasingly expecting these kinds of services and I think they very much want to provide them. However, the utilities are not in the business of subsidizing energy efficient programs. They must make good business sense, because sometimes it is cheaper to build a generator to meet the demand than put in an expensive program that, at the end of the day, does reflect well on the bottom line.

Senator Cochrane: Consumers in Newfoundland are also still expecting cheaper rates.

Mr. Staveley: Always, yes.

M. Staveley: Les deux. Il s'agit simplement d'une boucle placée dans un puits, une rivière ou le sol, verticalement ou horizontalement, afin d'en extraire le chaud ou le froid, selon ce qu'on veut faire: réchauffer ou refroidir.

La pompe extrait la chaleur naturelle du sol, ou le froid, pour la faire circuler dans la maison. Dans certains cas, cela permet de réduire les coûts dans une proportion pouvant atteindre 80 p. 100. Cela réduit incontestablement l'utilisation d'énergie. En Suisse, 80 p. 100 à 90 p. 100 des maisons utilisent cette technologie. En Suède, le pourcentage est aussi très élevé, même si l'on n'atteint pas ce niveau-là. C'est une technologie qui est aussi très répandue en Allemagne et dans d'autres pays d'Europe. Aux États-Unis, elle se répand très rapidement. Au Canada, nous en sommes à peine au début. De fait, nous avons même du mal à lancer la coalition à cause des contraintes de financement imposées par NRCan, qui nous encourage pourtant à faire plus. Quoi qu'il en soit, le jour où nous pourrions démarrer, cela contribuera sérieusement à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le sénateur Spivak: Peut-on installer ça dans des maisons existantes?

M. Staveley: Oui, cela peut faire partie d'une rénovation. C'est très efficace sur le plan financier.

Le sénateur Spivak: Vous dites dans votre mémoire, monsieur Staveley, que 50 p. 100 des consommateurs canadiens vivent dans des marchés qui offrent des programmes importants d'efficacité énergétique. S'agit-il plus de marchés urbains ou de marchés ruraux?

M. Staveley: C'est réparti assez également, selon la technologie. L'incitatif a plus de valeur dans les régions rurales à cause du coût de transmission de l'électricité. Par exemple, les régions rurales qui ne font pas partie du réseau sont approvisionnées par des centrales au mazout ou au diesel et les consommateurs sont donc fortement incités à changer. Tout dépend de la nature du marché. Il faut l'analyser attentivement pour voir quelle est la technologie de remplacement qui serait la plus efficace. Mes discussions avec B.C. Hydro, par exemple, m'indiquent tous ces programmes sont offerts à tous les consommateurs, de manière générale.

Le sénateur Cochrane: Et à Terre-Neuve?

M. Staveley: Oui, il y a aussi des programmes de ce genre à Terre-Neuve, mais ils ne sont pas aussi développés. Je n'ai aucune hésitation à dire que toutes les utilités publiques se penchent sur ces programmes et essaient sérieusement de préparer des argumentaires solides. Elles savent que les consommateurs s'attendent de plus en plus à avoir accès à ce genre de service et je pense qu'elles tiennent beaucoup à les leur fournir. En revanche, leur rôle n'est pas de subventionner des programmes d'efficacité énergétique. Il faut que ces programmes soient justifiés sur le plan économique car il ne faudrait pas que la construction d'une centrale coûte moins cher que la mise en oeuvre d'un programme très dispendieux.

Le sénateur Cochrane: Les consommateurs de Terre-Neuve aimeraient aussi payer moins cher.

M. Staveley: Bien sûr.

The Chairman: I would like to hear more about Senator Cochrane's point. It is not, to use your words, "very robust" in Newfoundland. It has been very robust in British Columbia, however. B.C. Hydro has been a glowing example of precisely what you talked about, namely, "Let us not build new plants; let us find new ways to use the existing technology." What is the difference? If I am a utility operator in Newfoundland, why do I not have the same incentive to make more money, which was what happened with B.C. Hydro?

Mr. Staveley: You must recognize that each utility is operating in a different business environment and has a different business plan. They are also meeting the regulations and requirements of each province. I will speak about Manitoba Hydro, because I am not as familiar with Newfoundland as perhaps I should be. For example, some of these utilities look for export opportunities. Export opportunities are very good for B.C., Manitoba and Hydro-Québec. Newfoundland does not have the same access. That is factored into their business plans and influences the decisions that they make. I use that as one line of argument. However, you can carry that on into different kinds of considerations.

The Chairman: There may, in that and other respects, be questions that we would like to ask you in writing. I hope that you would permit us to do that and that you would be able to provide us with answers through our clerk.

Mr. Konow: My pleasure.

The Chairman: All of us have a lot of questions, but unfortunately, we only have this room for a specified time period.

Senator Christensen: I will ask a question and ask you to respond in writing because of the time constraints.

Perhaps I am not as up-to-date as I should be because it has been 20 years since I was involved in the energy area. Line loss used to be, and I presume still is, a substantial problem for companies, especially in long-distance transmissions and hydro. When you are serving a rural community, you do have to transmit energy over long distances and there is a major line loss.

What are your calculations on line loss as opposed to output? What has been done and what can be done to improve that? What are companies' plans for developing alternate sources of energy closer to rural areas, whether wind, solar or mini hydro, to maximize the output of the plants? Could we have that in writing?

Mr. Staveley: I would be pleased to do that.

The Chairman: First, thank you very much for these reports. They are valuable to us. We will be sending you some questions in writing, but if anything occurs to you, as it always does to me after I leave the room, would you please write it down? We want to hear everything that you have to say.

Le président: Je voudrais avoir des précisions sur ce que vous avez dit au sénateur Cochrane. Pour reprendre votre expression, je crois comprendre que les programmes ne sont pas très «robustes» à Terre-Neuve. Ils le sont, par contre, en Colombie-Britannique. B.C. Hydro semble être un exemple remarquable de ce que vous disiez, c'est-à-dire: «Ne construisons pas de nouvelles centrales, trouvons de nouvelles manières d'utiliser la technologie existante.» Quelle est la différence? Si j'exploite une utilité publique à Terre-Neuve, pourquoi ne suis-je pas autant incité qu'en Colombie-Britannique à gagner plus d'argent?

M. Staveley: Il faut comprendre que chaque utilité publique fonctionne dans un environnement économique différent. Il y a aussi des règlements à respecter dans chaque province. Je vais prendre le cas de Manitoba Hydro, car je ne connais pas bien celui de Terre-Neuve. Certaines de ces utilités publiques cherchent des possibilités d'exportation, lesquelles sont excellentes en Colombie-Britannique, au Manitoba et au Québec. En revanche, elles ne le sont pas à Terre-Neuve. Cela est intégré aux calculs économiques et influe sur les décisions ultimes. Voilà donc un facteur qu'il faut prendre en considération, et il y en a beaucoup d'autres.

Le président: Si cela ne vous dérange pas, nous vous enverrons peut-être d'autres questions en vous demandant d'y répondre par écrit. J'espère que vous n'y voyez pas d'inconvénient. Vous pourrez envoyer vos réponses au greffier du comité.

M. Konow: J'en serais très heureux.

Le président: Nous avons tous beaucoup de questions à poser mais, hélas, nous avons aussi d'autres témoins à entendre.

Le sénateur Christensen: Je vais vous poser une question en vous demandant d'y répondre par écrit, étant donné qu'il ne nous reste pas de temps.

Je suis peut-être moins au courant de ce sujet que je ne devrais l'être car cela fait 20 ans que je ne m'occupe plus du secteur de l'énergie. Autrefois, les pertes de ligne étaient un gros problème pour les sociétés de transmission d'électricité, surtout sur les grandes distances. Quand il faut desservir une collectivité rurale, l'électricité doit être transportée sur de longues distances et il y a beaucoup de pertes de ligne.

Qu'est-ce que cela représente aujourd'hui, par rapport à la production? Qu'a-t-on fait pour réduire ces pertes? Quels sont les plans des sociétés pour utiliser d'autres sources d'énergie dans les régions rurales, comme l'énergie éolienne, l'énergie solaire ou des mini-centrales? Pourriez-vous répondre à ces questions par écrit?

M. Staveley: Avec plaisir.

Le président: Je vous remercie beaucoup de nous avoir communiqué vos rapports, ils nous seront très utiles. Nous vous enverrons d'autres questions par écrit mais, si vous avez d'autres informations à nous communiquer en attendant, n'hésitez pas à nous écrire. Nous sommes très intéressés par ce que vous pourriez avoir à nous dire.

Mr. Konow: I wish to thank you again for entertaining our presentations. When you look at energy efficiency in different markets, the first determinant is price; that is, the price signal to customers and the price of electricity in any given market. When we talk about the potential in Canada, it is different from the potential in Germany, Switzerland or Japan, where they have high costs or high prices. You work within economic realities. It is within that reality that we try to shape programs that fit, can be successfully deployed and render benefits to customers.

The Chairman: Mr. Staveley, would you tell us, please, in writing, what exactly you have in mind when you talk about a reduction in the cost of electronic metering that could be in some way assisted by the Government of Canada, be it a direct subsidy, a tax or whatever.

Will you also please tell us in writing what impediments you see, if any, that the Government of Canada, or any of its departments or agencies, has put in the way of progress in the negotiations to which you have referred.

Before us now are representatives of the Canadian Chamber of Commerce and the Canadian Council of Chief Executives.

Mr. Michael Murphy, Senior Vice-President, Policy, Canadian Chamber of Commerce: It is a pleasure to be with you again this morning. I think that everyone has a copy of the presentation that we have put together. Rather than read the opening remarks, I thought I would read through the deck with you, put some highlights on the table, and we could chat about it afterward.

There is a lot of background material in the presentation and I will dispense with a couple of the slides. Slide 3 is an important context for the entire post-ratification discussion of the reality with which we are dealing. We talk there about what has been happening with respect to emissions in the last decade, what has been happening with respect to the growth in our economy, something with which we certainly concern ourselves at the chamber, as well as some numbers on Canadian consumption and demographics.

The challenge on page 4 is to outline, essentially, what we will be asked to do, and we can talk about how that compares to what we have been doing, the need to cut up to 30 per cent from our projected emissions in the year 2010, which we will use as the midpoint of the first period, and the significant gap of 240 million tons that we will have to get out of the system, as we indicate here. Our concern leading into the exercise is that we do not have a strategy to get us all the way home.

Page 5 shows industry action to date and some important work from the business community standpoint. This is the subject of energy efficiency, and reducing energy emissions has been on the radar screen of business for many years. In terms of participation in CIPEC, the Canadian Industry Program for Energy Conversation, and the VCR — and you have probably been made aware of those programs — CIPEC is one that we have

M. Konow: Je vous remercie à nouveau de nous avoir prêté attention. Quand on parle d'efficacité énergétique, le premier critère est toujours le prix, c'est-à-dire le signal que le prix de l'électricité donne au consommateur, quel que soit son marché. Voilà pourquoi le potentiel existant au Canada n'est pas le même qu'en Allemagne, en Suisse ou au Japon, où il y a des coûts élevés ou des prix élevés. Il faut tenir compte de sa propre réalité économique et c'est dans ce contexte que nous essayons de formuler des programmes destinés à offrir des avantages réels au consommateur.

Le président: Pourriez-vous nous dire exactement par écrit, monsieur Staveley, à quoi vous pensez quand vous dites que le Parlement du Canada pourrait intervenir pour faire baisser le prix des compteurs électroniques? Songez-vous à une subvention directe, à une incitation fiscale ou à autre chose?

Pourriez-vous nous dire également par écrit quels obstacles ont été causés par le gouvernement du Canada, ou par ses ministères ou agences, dans les négociations dont vous avez parlé?

Nous accueillons maintenant des représentants de la Chambre de commerce du Canada et du Conseil canadien des chefs d'entreprise.

M. Michael Murphy, vice-président principal, Politiques, Chambre de commerce du Canada: C'est un plaisir de revenir ce matin devant votre comité, monsieur le président. Je crois que tout le monde a reçu un exemplaire du mémoire que nous avons préparé. Au lieu de le lire, je vais passer en revue les diapositives que nous avons préparées, après quoi nous pourrions répondre à vos questions.

Notre exposé contient beaucoup d'informations générales qu'il n'est pas nécessaire de mentionner maintenant. Je passe tout de suite à la troisième diapositive qui établit le contexte général du débat dans lequel nous sommes maintenant engagés suite à la ratification. Nous y indiquons ce qui s'est passé au sujet des émissions depuis une dizaine d'années, ce qui s'est passé sur le plan de la croissance économique, facteur qui est certainement très important pour la Chambre de commerce, et ce qui s'est passé du point de vue de la consommation canadienne et des paramètres démographiques.

À la quatrième diapositive, nous formulons le défi auquel nous sommes confrontés, en comparant les objectifs visés à ce que nous faisons actuellement, et nous indiquons que l'on s'attend à une réduction de 30 p. 100 des émissions prévues d'ici à 2010, soit l'année intermédiaire de la première période, ce qui représente un écart considérable de 240 millions de tonnes que nous allons devoir faire sortir du système d'une manière ou d'une autre. Ce qui nous inquiète, c'est que nous n'avons aucune stratégie pour y arriver.

À la page 5, nous indiquons ce que l'industrie a déjà fait jusqu'à maintenant par rapport au programme de Kyoto. Il s'agit donc d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de GES, ce dont s'occupent les entreprises depuis de nombreuses années. Pour ce qui est de la participation au PEEIC, Programme d'économies d'énergie dans l'industrie canadienne, et au MVR — on vous a sans doute déjà parlé de ce programme — le PEEIC est

embraced vigorously at the Canadian chamber for some years. One of my colleagues sits on the general manufacturing task force at CIPEC and has done so for a number of years. The significant thing about the work of the companies engaged in CIPEC over the years is that they have averaged 2.4 per cent in energy emission reductions in that period. If you flip that on its head, you could say that without the program, GHG emissions would have been 27 per cent higher than they were in 2000. There is a significant contribution there.

On page 6, I mention that we as an organization have done some work specifically with NRCan in dealing with CIPEC. We brought this subject to the floor of our annual meeting last year, where we discussed it in some detail, and the environment committee of the chamber felt strongly about having the delegates endorse the concept of greater involvement of the chamber and our members.

We are also doing work with chambers of commerce and boards of trade across the country. We have 350 to 400 local chambers and boards of trade in our membership. We began with the Hamilton chamber working on a pilot for small and medium enterprises. The smaller firms are a challenge for us in this country. A huge percentage of our economy is made up of small firms, and engaging them in the process is a significant challenge — one that we will try to do something about.

On page 7 of our brief, I indicate some of the concerns about what else can be done. I talk about “low-hanging fruit” as a simple way of saying that many of the things you can do within the cost structure available to businesses today and across sectors has been done. It is not that people have been sitting still. The key issue for moving on is the capital stock turnover issue, being able to amortize investments that you have made in good faith and not have to strand that kind of investment.

Page 8 talks about our specific concerns with the government’s plan. In November, when the document came out, it did not speak to the Kyoto gap. There was an acknowledgement that not all of that was dealt with. About 60 megatons was left for further discussion.

One of the key challenges is that we have been talking about this for some time but are now only five years away from the initial commitment period.

We have a significant achievability question on the table for large industrial emitters. You have been hearing from the industrial sectors on that. How about those that are outside, and how much of the existing plan today is solid and robust in terms of understanding where the balance of these commitments could come from?

I mention briefly in slide 9 that we do not have 10 years. There was a lot of discussion last fall about the fact that we have 10 years to get our act together here. It was the fall of 2002, and the commitment period would take us through to 2012. That is

le programme que la Chambre de commerce du Canada applique vigoureusement depuis plusieurs années. L’un de mes collègues fait partie du groupe de travail général du secteur manufacturier du PEEIC depuis plusieurs années. Ce qu’il faut souligner, en ce qui concerne le travail des entreprises participant au PEEIC, c’est qu’elles ont atteint en moyenne 2,4 p. 100 de réduction des émissions pendant cette période. Si l’on renverse cette proposition, on peut dire que, sans le programme, les émissions de GES auraient été de 27 p. 100 supérieures à ce qu’elles étaient en 2000. Cela représente donc une contribution importante.

À la page 6, j’indique que notre organisation a collaboré avec NRCan pour le PEEIC. Nous avons soulevé cette question lors de notre assemblée annuelle l’an dernier, où nous en avons discuté en détail, car le Comité de l’environnement de la Chambre estimait qu’il était important que les délégués appuient le concept de participation accrue de la Chambre et de ses membres.

Nous travaillons aussi avec les autres chambres de commerce du pays, et je précise que nous en avons entre 350 à 400 parmi nos membres. Les choses ont débuté à la Chambre de commerce de Hamilton dans le cadre d’un projet pilote pour les PME. Il faut dire que les PME posent des problèmes particuliers dans la mesure où elles représentent une proportion énorme de notre économie et qu’il est difficile de les faire participer au processus — mais c’est un défi que nous avons l’intention de relever.

À la page 7 de notre mémoire, je mentionne certains des obstacles que rencontre l’industrie. Je parle des «fruits les plus bas» pour dire que bon nombre des mesures des plus rentables que peuvent prendre les entreprises, dans la structure de coût actuelle, l’ont déjà été. Les entreprises ne sont pas restées inactives. Ce qui devient crucial aujourd’hui, pour aller plus loin, c’est le problème du remplacement de l’infrastructure, c’est-à-dire la nécessité d’amortir des investissements qui ont été faits de bonne foi et qu’on ne peut pas purement et simplement abandonner.

À la page 8, je parle de nos préoccupations au sujet du plan du gouvernement. En novembre, quand le document est sorti, on n’y parlait pas du fossé de Kyoto. On reconnaissait que tout n’avait pas été réglé et qu’il y avait encore 60 mégatonnes dont il faudrait s’occuper.

L’un des grands problèmes est que nous parlons de cela depuis un certain temps mais que nous ne sommes maintenant qu’à cinq ans de la période d’engagement initiale.

Le problème est particulièrement grave pour les grandes sources d’émissions industrielles. Je suis sûr que les divers secteurs industriels vous en ont déjà parlé. Quelle est la situation de ceux qui sont à l’extérieur et dans quelle mesure le plan existant est-il solide et robuste en ce qui concerne les autres engagements qui devront être pris?

Je mentionne brièvement à la page 9 que nous n’avons pas 10 ans pour nous préparer. On a beaucoup dit, l’automne dernier, que nous avions une marge de 10 ans pour dresser un plan d’action. C’était l’automne de 2002 et la période d’engagement

not reality because the commitment itself essentially demands compliance in each year of that five-year period, and if you do not make it in the first year you are compounding your difficulties.

The time frame on page 10 talks about the fact that a number of industry sectors have already made changes using new technologies, but how can we do what would be required to meet those challenges within the time frame established by the first commitment period? For many, it will prove to be a significant challenge. I talk about many initiatives that are still in the pilot stages, and you may have been talking about fuel cells as an example. You can also look at a number of companies that are considering pilot projects with respect to clean coal technology and those in the electricity sector.

Slide 11 talks about capital stock turnover. I have mentioned that. It is absolutely fundamental to business managers thinking about capital investments. The sectors that we are talking about tend to be capital-intensive businesses. They have a plan to earn the investment on the capital that they have put into place, then think about the payback period for that and look at replacement, all in due course.

On slides 12 and 13 I have only briefly touched on our reality, which is that essentially, in the North American context, we the only country within the Western hemisphere that will make a commitment within Kyoto. I have talked a little in this slide about what the Americans are doing here.

I will move on and give you some sense of why this relationship is important to this discussion within the Canadian-U.S. context. You are all well aware of the trading relationship, and I do not need to get into that.

We have discussed extensively within the industry community, and certainly within government, the opportunities to do something about energy intensity if there is a clear interest in the business community, which there is. What can we do on a cooperative basis with the Americans? We do that in many areas, and there is no reason why that policy could not apply here.

Moving forward to page 14, the last few slides are scene setters. Generally in the business community, and in an organization like ours, which has virtually all of the players as members, there are lines that cut across the debate in terms of what is important to all sectors. Each of them can speak to their own plans and concerns, but there are certain things that all of them will want to see in place as we move forward. The first one, clearly, is that we want a national approach and a national system for reporting emissions. We could find ourselves in real difficulties because of this kind of federal/provincial division of responsibility that will lead to additional costs for business.

The last few slides talk about policy principles that we believe should be in place. It would not surprise you to hear from the Canadian Chamber of Commerce about stimulating growth and competitiveness in our economy, something that I spend most of my days thinking about, and what we need to do as a country in that regard. Achievable emissions intensity objectives for industry are very much on the table, not only for the large industrial

allait jusqu'en 2012. Toutefois, ce calcul est faux car, en réalité, l'engagement qui a été pris exige que des mesures fermes soient mises en oeuvre chaque année durant cette période de cinq ans, et toute année de retard ne fait qu'aggraver les difficultés.

J'indique aussi à la page 10 que plusieurs secteurs industriels ont déjà apporté des changements à leurs méthodes en utilisant de nouvelles technologies et que la question maintenant est de savoir ce qu'il faudra faire pour atteindre les objectifs prévus durant la période d'engagement. Dans bien des cas, le défi sera considérable. Je parle aussi des nombreuses initiatives qui font déjà l'objet de projets pilotes, par exemple les cellules à hydrogène. Il y a aussi un certain nombre d'entreprises qui envisagent des projets pilotes concernant, par exemple, la technologie du charbon propre et le secteur de l'électricité.

À la page 11, je parle du taux de roulement des investissements. C'est un facteur absolument fondamental pour toute entreprise. Les secteurs dont nous parlons ont tendance à exiger de gros investissements dans des installations lourdes, avec des périodes d'amortissement calculées à l'avance, et c'est un facteur crucial quand on parle de remplacement.

Aux diapositives 12 et 13, j'aborde très brièvement notre réalité, qui est essentiellement que, dans le contexte nord-américain, nous sommes le seul pays à avoir pris un engagement à l'égard de Kyoto. Je parle un peu ici de ce que font les Américains.

Je passe maintenant au fait que la relation entre le Canada et les États-Unis est extrêmement importante dans le contexte de Kyoto. Vous connaissez tous les paramètres de notre relation commerciale, je n'ai pas besoin d'en parler.

Il y a eu beaucoup de discussions au sein des entreprises et du gouvernement sur les choses qui pourraient se faire en matière de consommation d'énergie si le monde des affaires y trouve un intérêt évident, ce qui est le cas. Que pouvons-nous faire pour coopérer avec les Américains? Nous le faisons déjà dans de nombreux domaines et il n'y a aucune raison de ne pas le faire dans celui-ci.

À partir de la page 14, les dernières diapositives portent sur les projets d'avenir. Dans le monde des affaires, et dans une organisation comme la nôtre dont tous les membres sont touchés par cette question, il y a des thèmes qui intéressent tout le monde. Chaque entreprise peut établir ses propres plans mais il y a certaines choses que toutes veulent faire pour aller de l'avant. La première, manifestement, est que nous voulons une approche nationale et un système national de déclaration des émissions. Nous risquerions de faire face à de graves difficultés si la répartition fédérale-provinciale des tâches entraînait des coûts additionnels pour les entreprises.

Dans les dernières diapositives, nous mentionnons les principes fondamentaux de la politique qu'il conviendrait d'adopter. Je ne vous surprendrai pas en disant que la Chambre de commerce du Canada est en faveur d'une stimulation de la croissance et de la concurrence, de manière générale, choses qui occupent l'essentiel de ma réflexion chaque jour. Nous sommes d'accord pour qu'on établisse des objectifs réalistes en matière d'émissions de GES

emitters, but also for the country as a whole, to discuss, as is policy certainty. I do not think people in business would appear before you and say they like uncertainty, and we still have uncertainty in this policy. That is part of the difficulty, and that must change.

I have highlighted here the fact that investments in new technology are critical. In the end, technology is the real issue in dealing with greenhouse gas emissions. It is a question of time frames, investments, and how you get that right while maintaining solid businesses and the competitiveness of our economy as a whole.

A sound framework for government-industry agreements goes without saying. Our fundamental concern is that we do not have the ground rules in place to provide certainty from a federal-provincial standpoint.

On page 16, I mention governance. Much has been said about how the federal government has organized itself to deal with this, and much history is on the table with respect to that issue. It is still very much a concern to the business community.

Incentives will definitely be part of the reality for businesses today when you are building a business case and determining the right approach in making significant spending decisions.

I have already spoken about our difficulties with the plan and the critical importance of doing this in conjunction with provincial governments, since this is, as I indicated on page 17, a national and not a regional issue, and there was discussion about that in the lead-up to the ratification announcement in December.

The idea that we will achieve our targets through the actions identified in this document is open to question for many people. The idea is that we would use emissions trading as a way for a number of large emitters to play catch-up. Looking at the totality, we would question the ability to achieve the 55 megatons in that area. Will you, in effect, impose a tax on those emitters to meet the target? Essentially, that is what that would amount to.

The final slide raises the issue of supply chain implications. That is very much in play for a variety of industry sectors that have their own issues to deal with, but what effect does a change in production of steel or aluminum have downstream on buyers of the product and what are the implications there?

That we would discuss climate change in the context of all of our other economic objectives as a country is a given for us. I do not think it can be done on a stand-alone basis. That, too, is part of the general principle that we will want to see established here.

Mr. John Dillon, Vice-President, Policy and Legal Counsel, Canadian Council of Chief Executives: Good morning, honourable senators. It is certainly a pleasure to be here today. Like

dans le secteur industriel, et pas seulement pour les sources importantes d'émissions industrielles. Cela dit, vous savez aussi que les gens d'affaires n'aiment pas l'incertitude, alors que c'est précisément ce qui caractérise encore cette politique. Cela fait partie du problème global et cela doit changer.

Je souligne ici qu'il est crucial de faire des investissements dans la nouvelle technologie. En fin de compte, le vrai problème de réduction des émissions de GES réside dans la technologie. C'est aussi une question d'échéanciers, d'investissement et de prise de mesures adéquates tout en préservant la solidité de nos entreprises et la compétitivité de notre économie.

Il va sans dire que le gouvernement doit établir un cadre efficace pour des ententes avec l'industrie. Notre principale préoccupation à ce sujet est qu'il n'existe pas de règles fondamentales pour obtenir un minimum de certitude d'un point de vue fédéral-provincial.

À la page 16, j'aborde des questions de gouvernance. On a beaucoup parlé de la manière dont le gouvernement fédéral s'est organisé pour faire face au problème de Kyoto mais il y a encore beaucoup d'inquiétude à cet égard dans le monde des affaires.

Il faudra à l'évidence fournir des incitatifs aux entreprises lorsqu'elles voudront dresser des plans, afin de choisir la meilleure démarche pour décider de faire des dépenses importantes.

J'ai déjà parlé des difficultés que nous pose le plan actuel, et de la nécessité cruciale d'agir en collaboration avec les provinces étant donné qu'il s'agit ici, comme je le dis à la page 17, d'un problème national et non pas régional, ce dont on a parlé durant la période qui a précédé l'annonce de la ratification en décembre.

Bien des gens doutent que nous puissions atteindre nos objectifs au moyen des mesures identifiées dans ce document. Le principe fondamental consisterait à utiliser un système d'achat et de vente de crédits d'émissions pour permettre aux grandes sources de faire du rattrapage. D'un point de vue général, cependant, nous doutons qu'il soit possible d'atteindre les 55 mégatonnes qui manquent. Allez-vous donc imposer une taxe sur les sources importantes d'émissions, afin d'atteindre cet objectif? Au fond, c'est ce que cela veut dire.

La dernière diapositive traite de questions touchant la chaîne d'approvisionnement. Beaucoup de facteurs doivent être pris en considération par les divers secteurs industriels, qui doivent faire face à leurs propres problèmes, mais quel effet un changement dans la production d'acier ou d'aluminium aura-t-il sur les acheteurs qui se trouvent au bout de la chaîne?

À nos yeux, il est évident que l'on doit discuter du changement climatique dans le contexte de tous nos autres objectifs économiques nationaux. Je ne pense pas que l'on puisse traiter de cette question séparément des autres. Cela aussi devrait être un principe général.

M. John Dillon, vice-président, Politiques et conseiller juridique, Conseil canadien des chefs d'entreprise: Bonjour, honorables sénateurs. Je suis très heureux de pouvoir m'adresser à vous

Mr. Murphy, I have prepared a slide deck for your use, but I will not try to take you through every single one. A number of our points are quite similar, as you might expect.

I wanted to deal briefly with slide 3. I am sure you have already seen some of this information. This is just a reminder of what Canada's sources of emissions are in terms of our overall target and which of those sectors are growing the fastest. Obviously, because of the significant expansion in the oil and gas sector since 1990 related to oil sands, developments in the North and off the East Coast, and projected developments going forward to 2010, that is the largest growth area, even though all those industries, and particularly the oil sands, have made great gains in reducing emissions per barrel of oil.

The other large growth area is transportation. We have a situation where vehicles are getting more efficient every year, but there are more people and more vehicles in Canada every year and longer distances being driven. It is significant that the industrial community, and Mr. Murphy has already mentioned the progress that has been made there, is one of the lowest growth sectors in the country.

The next slide is a reminder of what the federal implementation plan of last November told us about their forecast for emissions in the midpoint of the commitment period, what the gap is and how they intend to close that. As mentioned, there are 55 million tons from the so-called large industrial emitters, and a variety of other measures proposed. There are 60 megatons as yet unaccounted for, as indicated by Mr. Murphy.

That leads us to slide 5. There are a number of challenges for us as an economy and as a country. It is a 30 per cent reduction in overall emissions in a relatively short period of time. It would require gains in efficiency three or four times greater than our best efforts in the past, notably in the 1970s, when oil prices spiked considerably.

Relative to what other countries have taken on, this is an ambitious target because Canada's economy is growing faster than most other countries in the OECD and our population growth is also amongst the highest. The export of energy-intensive goods continues to be a significant driver of jobs, government revenues and overall prosperity in Canada. Unlike many of the countries in Europe that have taken on targets, Canada is in fact a significant net energy exporter.

Mr. Murphy talked earlier about the scheme for large industrial emitters, in which there are a number of aspects. While some details came out late last year, there was a great deal of concern through the late fall and into December about uncertainties. Natural Resources Minister Dhaliwal issued a letter that provided some clarification with respect to oil and gas in

aujourd'hui. Comme M. Murphy, j'ai préparé une série de diapositives mais je n'ai pas l'intention de les expliquer toutes en détail. Comme vous pouvez l'imaginer, nos positions sont assez communes.

Je veux parler d'abord de la troisième diapositive, qui contient des informations que vous connaissez certainement déjà. Mon objectif est simplement de rappeler quelles sont les grandes sources d'émissions de GES au Canada et quels sont les secteurs où la croissance est la plus rapide. Évidemment, suite à l'expansion considérable du secteur pétrolier depuis 1990, avec les sables bitumineux, l'exploitation de bassins du Grand Nord et au large de la côte Est, et avec de grands projets de développement jusqu'en 2010, ce secteur est celui qui connaît la plus forte croissance, même si toutes ces industries, notamment les sables bitumineux, ont déjà fait des progrès considérables pour réduire les émissions par baril de pétrole.

L'autre secteur important est celui du transport. Ici, nous constatons que les véhicules deviennent chaque année de plus en plus efficaces mais qu'il y en a chaque année de plus en plus sur nos routes parce que notre population augmente, et que les distances sont de plus en plus longues. Il est intéressant de constater que le secteur industriel, et M. Murphy a déjà mentionné les progrès qu'il a réalisés, est l'un de ceux dont la croissance est la plus faible au Canada.

Dans la diapositive suivante, je rappelle ce que le gouvernement fédéral nous a dit, dans son plan de mise en oeuvre de novembre dernier, au sujet de ses prévisions en matière d'émissions à l'étape intermédiaire de la période d'engagement, et de ce que sera le fossé à combler. Autrement dit, il y a 55 millions de tonnes de ce qu'on appelle les grandes sources d'émissions industrielles, et diverses mesures ont été proposées à leur sujet. Il y a cependant encore 60 mégatonnes qui ne sont pas prises en compte, comme l'a dit M. Murphy.

Ceci m'amène à la cinquième diapositive qui concerne les grands défis que notre pays doit relever. On envisage une réduction de 30 p. 100 des émissions globales dans un délai relativement bref. Cela exigera des gains d'efficacité trois ou quatre fois supérieurs à ceux que nous avons déjà réalisés dans le passé, notamment dans les années 70, lorsque les prix du pétrole ont brutalement augmenté.

Par rapport aux autres pays, cet objectif est très ambitieux car l'économie canadienne connaît un taux de croissance plus élevé que la plupart des autres pays de l'OCDE, ce qui est aussi le cas de notre croissance démographique. L'exportation de biens à forte intensité d'énergie reste une source importante de nouveaux emplois, de recettes pour le gouvernement et de prospérité générale pour le Canada. À la différence de nombreux autres pays d'Europe qui ont aussi des objectifs à atteindre, le Canada est en fait un gros exportateur net d'énergie.

M. Murphy parlait plus tôt du plan concernant les grands émetteurs industriels. Alors que certains détails ont été divulgués à la fin de l'an dernier, on est resté très préoccupé à la fin de l'automne et jusqu'en décembre par les nombreux secteurs d'incertitude. Le ministre Dhaliwal, des Ressources naturelles, a publié une lettre donnant certaines précisions en ce qui concerne

particular, limiting the maximum reduction that would be asked of that sector and offering a price protection of \$15 per ton to industry more generally, but there are a number of important details that still need to be worked out.

The rest of the federal plan is on page 7, and the critical element here is that while we have seen a number of investments over several years, including the \$1.7 billion announced by the federal government in the budget in February, the real issue is how much have we accomplished through existing measures and how much will they actually close the gap. Business has taken action and been focused on improving efficiency for many years because it makes good business sense for those companies that are intensive users of energy. The real issue in many respects, given that this is a national target, is how we will make those changes and engage consumers. It is not clear to us that the government has really put the measures forth that will draw in consumers and get them to fundamentally change their use of energy over time.

The plan that we saw last year, notwithstanding the time that the government took to develop it, gives only general goals. Canadians will be asked to reduce their energy consumption by 20 per cent and to drive 10 per cent less. It is not clear how that will be done.

I caught part of your discussion with the representatives of the electricity sector earlier. There is relatively little appetite in this country for new energy taxes, or indeed higher energy prices. Yet, without that kind of signal, how will consumers make the necessary changes?

I do not need to remind you that there are significant challenges with respect to how Canada will actually meet the target. One point of which honourable senators might not be aware is that the government is preparing yet another emissions forecast for 2010, which may show our emissions to be even higher. Four different emissions estimates have been developed since Kyoto was signed in 1997, and in each case, the estimate has gone up. That increase is related to population, economic growth, energy use and the fact that it is difficult to change behaviour over a relatively short period of time. At the end of the day, if the country as a whole fell short of meeting that target, would the Canadian public support a large purchase of emission credits from Russia, which will have excess to sell?

Mr. Murphy has done a good job of clarifying and stipulating the number of concerns that exist in the industrial sector. I will touch on a couple of those on pages 9 and 10 of my presentation. It is absolutely essential that we sit down with governments and work through the proposed targets for large industrial sectors. They need to be grounded in what is technically and economically feasible in those sectors. It needs to take into consideration those

notamment le secteur du pétrole et du gaz naturel, limitant la réduction qui serait demandée à ce secteur et offrant une protection de 15 \$ la tonne, mais il y a encore beaucoup d'autres détails à préciser.

Le reste du plan fédéral est résumé à la page 7, l'élément crucial étant ici que, même s'il y a eu plusieurs investissements pendant plusieurs années, notamment la somme de 1,7 milliard de dollars annoncée par le gouvernement fédéral dans le budget de février, la vraie question qui se pose est de savoir ce que l'on a déjà accompli par les mesures existantes et combien il reste à faire pour combler l'écart ultime. Les entreprises ont déjà pris des mesures et s'efforcent depuis de nombreuses années d'améliorer leur efficacité, tout simplement parce que c'est rentable pour celles qui utilisent beaucoup d'énergie. Le vrai problème, à bien des égards, étant donné qu'il s'agit ici d'un objectif national, est de savoir comment nous pourrions apporter les changements requis et faire participer les consommateurs. Il n'est pas clair dans notre esprit que le gouvernement ait vraiment pris les mesures nécessaires pour attirer les consommateurs dans le plan et pour les amener à changer fondamentalement la manière dont ils utilisent l'énergie.

Le plan que nous avons vu l'an dernier, même s'il a fallu beaucoup de temps au gouvernement pour le préparer, ne contient que des objectifs généraux. On va demander aux Canadiens de réduire leur consommation d'énergie de 20 p. 100 et leur utilisation des automobiles de 10 p. 100 mais on voit mal comment cela pourra se faire.

J'ai entendu une partie de votre discussion avec les représentants du secteur de l'électricité. Je peux vous dire que je perçois fort peu d'enthousiasme dans le pays pour de nouvelles taxes sur l'énergie ou pour des prix plus élevés des produits énergétiques. Pourtant, sans ce genre de signal, comment les consommateurs feront-ils les changements nécessaires?

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que le Canada aura de gros défis à relever pour atteindre son objectif. L'une des choses que les sénateurs ne savent peut-être pas est que le gouvernement prépare une autre projection sur les émissions d'ici à 2010 qui risque de montrer qu'elles sont encore plus élevées que nous le pensions. Quatre estimations différentes ont été formulées depuis la signature de Kyoto en 1997 et, chaque fois, le chiffre était plus élevé. Cette augmentation est reliée à la croissance démographique, à la croissance économique et à l'utilisation de l'énergie, ainsi qu'au fait qu'il est difficile de changer les comportements des gens dans un délai relativement court. En dernière analyse, si le pays dans son ensemble n'atteint pas l'objectif fixé, pensez-vous que la population acceptera que l'on fasse un gros achat de crédits d'émissions à la Russie, qui aura des excédents à revendre?

M. Murphy a fort bien clarifié et précisé les préoccupations du secteur industriel. Je serai donc très bref à ce sujet, que nous abordons aux pages 9 et 10 de mon exposé. Il est absolument essentiel d'entreprendre des discussions avec les gouvernements pour préciser les objectifs proposés pour les grands secteurs industriels. Il importe aussi que ces objectifs soient logiquement reliés à ce qui est techniquement et économiquement possible dans

industries that have undertaken significant action since 1990 in response to the voluntary and government programs that Mr. Murphy outlined. It is essential that be done on a harmonized federal-provincial basis. At the moment, the federal government is setting out on sector negotiations without involving the provinces. That is not a recipe that the business community favours at all. There is a need, as Mr. Murphy indicated, for a clear and simple national reporting system. We need further certainty on what the policies will be over the longer term and how they will affect us. Many of the industries that we are talking about are capital intensive and employ long-term capital projects. There will be a need for governments, in return, to make commitments relative to policies, regulatory streamlining and the removal of barriers to actions that industries would like to take.

These agreements have to be about making industry as efficient as possible. The Dutch government has signed covenants with its industries relative to greenhouse gases. It has said quite clearly that if its industry sectors, based on international benchmarks, are in the top 10 per cent of industries worldwide, that is all that the government will require. If more is needed to meet the Dutch target, the government will obtain the credits and not impose that on industry. That is the sort of thinking that we need in this country.

Briefly, on page 11, there is a need for federal-provincial harmonization in this approach. A great deal also needs to be done at the municipal level. Clearly, there are responsibilities at the municipal level related to resources, transportation, urban planning, urban transit and waste that go far beyond what the federal government alone can implement.

On the international side, as I am sure you are all aware, one of our big concerns is that the United States is on a different path with respect to climate change. Interestingly, although a lot of attention has focused on their failure to ratify the Kyoto Protocol and their setting of a different target, they are very much focused on new technology over the longer term. That is critical, as Mr. Murphy has already indicated.

With the U.S. out, Australia out and the developing countries not taking on commitments at this time, Kyoto only deals with about 30 to 35 per cent of global emissions. We do not have a long-term solution. The timeframes for negotiating new agreements and targets for 2012 and beyond are rapidly approaching in 2005. It is not yet clear what longer-term strategy our government has for dealing with this.

Over on to slide 13, we hear a lot of fine-sounding words from Europe, and I just wanted to point something out with respect to the internal burden-sharing arrangement within the European

ces secteurs. Il importe de tenir compte du fait que certaines industries ont déjà pris des mesures importantes depuis 1990 en réponse aux programmes volontaires et gouvernementaux évoqués par M. Murphy. Il est essentiel que cela se fasse dans un contexte fédéral-provincial harmonisé. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral engage des négociations sectorielles sans y faire participer les provinces, ce qui n'est certainement pas la recette que préfèrent les milieux d'affaires. Il est indispensable, comme l'a dit M. Murphy, d'instaurer un système national de rapport qui soit simple. Nous avons besoin d'une plus grande certitude en ce qui concerne les politiques à long terme et leur incidence. Bon nombre des industries dont nous parlons sont des industries à forte intensité de capital qui lancent des projets d'investissement à long terme. Elles auront donc besoin que les gouvernements prennent des engagements à l'égard de leurs politiques, qu'ils rationalisent leur réglementation et qu'ils éliminent les obstacles aux mesures qu'elles voudraient prendre.

Ces ententes doivent viser à rendre les industries aussi efficaces que possibles. Le gouvernement hollandais a signé des pactes avec ses propres industries en ce qui concerne les gaz à effet de serre. Il leur a dit très clairement que, si elles font partie des 10 p. 100 supérieurs à l'échelle mondiale, c'est tout ce qu'il leur demandera de faire. Si des mesures additionnelles sont nécessaires pour atteindre l'objectif hollandais, le gouvernement obtiendra des crédits et n'imposera pas de nouvelles mesures aux industries. Voilà le genre de chose dont nous avons besoin au Canada.

À la page 11, je dis que nous avons besoin d'une harmonisation fédérale-provinciale pour cette approche. Il y a aussi beaucoup à faire au palier municipal. Il est clair en effet que les municipalités ont certaines responsabilités en ce qui concerne les ressources, les transports, l'urbanisme et le traitement des déchets, ce qui va largement au-delà de ce que le gouvernement fédéral peut faire à lui seul.

À l'échelle internationale, je suis sûr que vous le savez, l'une de nos grandes préoccupations est que les États-Unis se sont engagés dans une voie différente de la nôtre en ce qui concerne le changement climatique. Bien que l'on ait prêté beaucoup d'attention au fait qu'ils n'aient pas ratifié le Protocole de Kyoto et qu'ils se soient fixé un objectif différent, il est intéressant de constater qu'ils sont très fortement axés sur la nouvelle technologie à plus long terme. C'est là une donnée cruciale, comme M. Murphy l'a déjà indiqué.

Avec les États-Unis et l'Australie en dehors du système, et comme les pays en développement ne prennent pas d'engagement pour le moment, Kyoto ne porte que sur 30 p. 100 à 35 p. 100 environ des émissions mondiales. Nous n'avons pas de solution à long terme. Les échéanciers de négociation de nouvelles ententes et de nouveaux objectifs pour 2012 et au-delà approchent très rapidement, puisque c'est 2005. On ne saisit pas aujourd'hui quelle est la stratégie de notre gouvernement à long terme pour y faire face.

Au sujet de la treizième diapositive, on entend beaucoup de belles paroles en Europe mais je tiens à signaler quelque chose en ce qui concerne la manière dont le fardeau sera partagé au sein de

Union. In fact, many countries have very different targets within Europe and relatively few are making good progress in staying on track.

A lot of the European Union's efforts will depend on the U.K. and Germany reducing their emissions, largely due to two factors. First, the U.K. switched rather massively from coal-fired electricity to natural gas, and second, East German industry was essentially shut down after reunification. They have tremendous advantages there. Other countries not only set generous targets, but they are not doing well in meeting them. However, this is not about who is doing well and who is not. It is about trying to figure out a strategy for the longer term.

I have left you with a couple slides on what we believe will be absolutely critical elements in moving forward. Obviously, we need to think of this over the longer term. We need a strategy that ensures that innovation and technology development takes place in Canada; not only because we have important technologies like fuel cells and carbon capture and storage that we can adopt in this country, but also because we have to adopt a lot of technologies that are developed elsewhere. We will need to commercialize a lot of the technologies that will be developed and to think carefully about a longer-term strategy to do that. As I said earlier, we must have sensible targets for industry. Industry wants to be efficient; however, if that is the case, then that should be what is required of industry to improve our competitiveness and GHG performance at the same time.

Finally, we need consumer mobilization and real engagement in the kinds of changes that are needed over the longer term. This will mean significant investment in things like public transit. These things are not easy to do, and a number of reasons apart from climate change, including congestion and air quality, make this investment necessary. We need a true national strategy for all these aspects.

Moving forward, Canada must play a proactive role in re-engaging the United States in a longer-term strategy. We must play a role in speeding up technology development and benefits to developing countries. At the end of the day, we will only convince them to become part of climate change efforts if we can demonstrate that improving economic growth, emissions performance and competitiveness are all part of the same game. We need all of those countries involved in a real, long-term strategy. I look forward to your questions.

The Chairman: I have read your longer report, Mr. Dillon. You are clearer there that you think we should revisit this whole question and, in effect, redesign it. I do not think that will happen.

When you talk, as you just have, about a longer-term strategy, do you mean that we just need more time in order to reach the goals we have set? Would that be the simplest way to express what you have said?

l'Union européenne. En effet, bon nombre de pays européens ont des objectifs très différents, et relativement peu font des progrès satisfaisants.

Une bonne partie des efforts de l'Union européenne dépendra de la réduction des émissions au Royaume-Uni et en Allemagne, pour deux grandes raisons. Premièrement, le Royaume-Uni a largement remplacé sa production d'électricité au charbon par une production au gaz naturel et, deuxièmement, l'industrie de l'Allemagne de l'Est a essentiellement fermé ses portes après la réunification. Cela offre des avantages considérables. Les autres pays se sont fixé des objectifs fort généreux mais ils ne font pas grand-chose pour les atteindre. Cela dit, la question n'est pas de savoir qui agit bien ou qui agit mal mais plutôt de trouver une stratégie pour le long terme.

Je termine avec deux diapositives qui nous semblent absolument cruciales pour l'avenir. Il est évident qu'il faut envisager tout cela à long terme. Autrement dit, il nous faut une stratégie garantissant le maintien de l'innovation et du développement technologique au Canada, non seulement parce que nous avons des technologies importantes, comme les cellules à hydrogène et la capture et l'entreposage du carbone, que nous pouvons adopter ici, mais aussi parce que nous devons adopter beaucoup de technologies qui sont mises au point ailleurs. Nous devons commercialiser beaucoup de technologies qui seront mises au point et réfléchir à une stratégie à long terme à ce sujet. Comme je l'ai déjà dit, il nous faut des objectifs réalistes pour l'industrie. Celle-ci veut être efficiente mais, si c'est le cas, notre but doit être d'améliorer en même temps notre compétitivité et notre performance sur les GES.

Finalement, il faut mobiliser les consommateurs pour les faire participer vraiment aux changements qui sont nécessaires à long terme. Cela veut dire qu'il faudra effectuer des investissements sérieux dans des choses telles que les transports publics. Ces choses ne sont pas faciles à faire et plusieurs facteurs autres que le changement climatique, comme les embouteillages et la qualité de l'air, font que ces investissements sont nécessaires. Nous avons besoin d'une vraie stratégie nationale pour toutes ces questions.

Le Canada se doit d'être proactif pour tenter de ramener les États-Unis dans une stratégie à long terme. Nous devons jouer un rôle pour accélérer le développement technologique dans les pays en développement. En fin de compte, nous ne pourrions les convaincre de participer aux efforts sur le changement climatique que si nous pouvons leur démontrer que cela contribue aussi à la croissance économique, à la réduction des émissions et à la compétitivité. Il faut que tous ces pays fassent partie d'une vraie stratégie à long terme. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: J'ai lu votre rapport, monsieur Dillon, où vous indiquez clairement que nous devrions revoir toutes ces questions et, en fait, revoir notre plan. Je ne pense pas que ça se fera.

Quand vous parlez d'une stratégie à long terme, voulez-vous dire que nous avons simplement besoin de plus de temps pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés? Ne serait-ce pas là la plus simple manière de reformuler ce que vous avez dit?

Mr. Dillon: Our organization was one of several over the course of 2002 who put forward ideas about an alternative to Kyoto. That obviously did not happen, as you said, Mr. Chairman. We are committed to working to develop a sound implementation plan going forward.

I do not have an answer, and I do not think the industry community has an answer, about how quickly we can get to whatever target we choose. I do know that we as a country, or the world, will not deal with greenhouse gases without significant changes in technology that leapfrog what we have today and provide significant energy from low- or non-carbon sources. That could be wind, solar, tidal power, fuel cells, or a whole range of new technologies. The gentlemen who were here before us probably talked about capturing carbon from electricity generation and storing it underground or using it for enhanced oil recovery. A lot of things can be done. All those technologies, even fuel-cell vehicles, are some time away. I think the automobile companies would tell you we are many years away from mass-producing fuel-cell vehicles.

Those are the changes that will be needed. Most of them will not fall within the Kyoto commitment period, and that is our concern. However, there is no question that all of those technologies will be absolutely essential and will make a real difference — not just to Canada's emissions, but also to those of the world.

Senator Christensen: Both of you have spoken about the U.S. not being onside with Kyoto. Yet many witnesses are saying that, while the U.S. is not signing Kyoto, the states themselves are putting on massive campaigns to reduce emissions and come up with new technologies — and that they are ahead of Canada in energy efficiency. In fact, we will have to play catch-up.

Does this not indicate that we should be doing more to remain competitive?

Mr. Dillon: There are two aspects to your question. First, is the U.S. taking action? Absolutely. I would not criticize the Bush administration and the United States for what they are doing on climate change. There is no question that they will take action over the longer term.

Some individual states are taking significant action. My understanding is that the bulk of it is directed toward coal-fired electricity generation. It is important to keep in mind that the U.S. generates a lot of electricity from coal. I believe somewhere between 35 and 40 per cent of the GHG emissions in the United States come from coal-fired electricity. In Canada, it is 15 per cent, or perhaps even less.

M. Dillon: Comme plusieurs autres organisations, nous avons avancé des idées en 2002 au sujet d'une autre solution que Kyoto. Évidemment, elles n'ont pas été retenues, comme vous venez de l'indiquer. Nous sommes donc maintenant engagés à formuler un plan de mise en oeuvre efficace.

Je n'ai pas de solution miracle, et le monde des affaires non plus, qui nous permettrait d'atteindre très rapidement nos objectifs. Je sais toutefois que le Canada, pas plus que le monde, ne pourra régler le problème des gaz à effet de serre sans des changements technologiques profonds qui rejeteront aux oubliettes ce que nous avons aujourd'hui, afin d'obtenir beaucoup d'énergie de sources à teneur faible ou nulle en carbone. Il pourrait s'agir d'énergie éolienne, d'énergie solaire, d'énergie marémotrice, de cellules à hydrogène ou de toute une gamme de nouvelles technologies. Les témoins qui nous ont précédés vous ont probablement parlé de l'extraction du carbone de la production d'électricité pour l'entreposer dans des puits ou s'en servir pour la récupération du pétrole. Il y a beaucoup de choses que l'on peut faire. Toutes les nouvelles technologies, même les cellules à hydrogène pour les véhicules, ne seront pas généralisées avant un certain temps. Les fabricants d'automobiles vous diront qu'il faudra encore beaucoup d'années pour voir une production de masse de véhicules propulsés à l'hydrogène.

Voilà les changements dont nous aurons besoin mais la plupart d'entre eux ne tombent pas dans la période d'engagement de Kyoto et c'est ça le problème. Il ne fait cependant aucun doute que tous seront absolument essentiels si l'on veut vraiment changer les choses — réduire les émissions pas seulement du Canada mais du monde entier.

Le sénateur Christensen: Vous avez tous les deux parlé d'amener les États-Unis dans le cadre de Kyoto. Pourtant, de nombreux témoins nous disent que, même si les États-Unis n'ont pas ratifié Kyoto, les États eux-mêmes lancent de grosses campagnes de réduction des émissions et de mise en oeuvre de nouvelles technologies — et qu'ils sont en fait en avance sur le Canada du point de vue de l'efficacité énergétique. En fait, c'est nous qui devons faire du rattrapage.

Est-ce que cela ne montre pas que nous devons faire beaucoup plus pour rester compétitifs?

M. Dillon: Il y a deux volets à votre question. Tout d'abord, les États-Unis font-ils quelque chose? Absolument. Je ne suis pas prêt à critiquer l'administration Bush et les États-Unis pour ce qu'ils font sur le problème du changement climatique. Il ne fait aucun doute qu'ils passeront à l'action à longue échéance.

Certains États prennent déjà des mesures importantes. Je crois comprendre que la plupart portent sur la production d'électricité dans des centrales au charbon. Il ne faut pas oublier que les États-Unis produisent beaucoup d'électricité à partir du charbon. Or, je crois que 35 p. 100 à 40 p. 100 des émissions de GES des États-Unis proviennent de l'électricité produite au charbon. Au Canada, c'est 15 p. 100, sinon moins.

Most of the states, to the extent that they are taking action, are directing it toward coal-fired generation. This is both for climate change reasons and, probably more importantly, air quality reasons in their communities. That is the reality.

I have not seen — there may be examples, but it is not comprehensive across the U.S. — a GHG control scheme that will apply to steel, forest products, chemicals and the range of industries that we are concerned about here in terms of competitive impact. That is not happening, as far as I can tell.

As to where they are going on technology and whether we will be playing catch-up, there is no question in my mind that the U.S. will continue to produce a great deal of the technology needed to reduce greenhouse gases. This will happen regardless of the position of the federal or state governments. That has always been the case for technologies used in industry. The U.S. is a key source, as are Germany and Japan.

The U.S. government has recognized that and sees the advantage of stimulating those long-term technology developments. As I said earlier, a lot of our sectors are importers of technology. Unfortunately, that will be the case for the foreseeable future. That is a real concern for us.

Senator Christensen: Some of our large companies, such as Shell and BP, see this as an opportunity. Other energy companies are going that way as well. Petroleum has a limited life and we will run out of it eventually. All of these major energy companies will eventually be out to lunch if they are not on the leading edge with alternative technologies. This is a huge opportunity for them to meet the new demands as we become less dependent on oil.

Mr. Murphy: If I can offer a brief comment, I think that is very true. You can point to electricity companies that are in the business of generating power through coal who are investing in clean coal technology or even wind power. TransAlta is one example, and there are many. What it boils down to is the context in which you make the decision.

It is a little like the question with respect to the United States: Why, as a country, did they reject Kyoto? You are essentially making a separation between the concept of implementing Kyoto and taking action on GHG emissions. Those can be two separate things.

A lot of work is going on in both countries related to that, but the focus in the U.S. was, "We do not think we can do this without significant harm to our economy." That does not mean they will not deal with the issue. That can be said in Canada as well.

That can also apply to individual companies. Firms will make decisions on how they will invest capital. Not everybody is in the same boat; but from the standpoint of making that decision, and the examples that you were using, everybody can make that kind

La plupart des États qui prennent des mesures concrètes agissent sur la production d'électricité au charbon. Cela s'explique à la fois pour des raisons reliées au changement climatique et, ce qui est probablement encore plus important, pour des raisons de qualité de l'air dans leurs communautés. Voilà la réalité.

Je n'ai pas vu — il y en a peut-être des exemples mais ils ne portent pas sur l'ensemble des États-Unis — de plans de contrôle des GES touchant tout à la fois l'acier, les produits forestiers, les produits chimiques et tout l'éventail d'industries dont nous voulons nous occuper ici, au Canada, pour protéger leur compétitivité. Cela ne se fait pas, à ma connaissance.

Pour ce qui est maintenant de la technologie et de la question de savoir si nous devons faire du rattrapage, je ne doute aucunement que les États-Unis continueront à produire beaucoup de technologie nécessaire pour réduire les gaz à effet de serre. Cela se fera quelle que soit la position du gouvernement fédéral ou des États. Cela a toujours été le cas des technologies utilisées par les industries. Les États-Unis en sont une source cruciale, comme l'Allemagne et le Japon.

Le gouvernement américain en est conscient et sait qu'il y a des avantages à stimuler ces développements technologiques à long terme. Comme je l'ai dit, beaucoup de nos secteurs sont importateurs de technologies et, malheureusement, cette situation n'est pas près de changer. Cela nous préoccupe beaucoup.

Le sénateur Christensen: Certaines de nos grandes entreprises, comme Shell et BP, estiment que c'est une opportunité. C'est aussi l'opinion d'autres compagnies pétrolières. Les ressources en pétrole sont limitées et il arrivera un jour où nous n'en aurons plus. Toutes ces grandes compagnies d'énergie se retrouveront sur le carreau si elles ne sont pas à la pointe des technologies de remplacement. C'est donc là une occasion exceptionnelle qui leur est offerte d'agir pour faire face à cette nouvelle situation quand nous commencerons à nous sevrer du pétrole.

M. Murphy: Vous avez parfaitement raison. Prenons le cas des compagnies d'électricité qui produisent de l'énergie au moyen du charbon mais qui investissent aujourd'hui dans des technologies de charbon propre et même d'énergie éolienne. TransAlta en est un exemple et il y en a beaucoup d'autres. Ce qui compte, c'est le contexte dans lequel on prend la décision.

C'est un peu la même question que pour les États-Unis: pourquoi ont-ils refusé Kyoto? Au fond, il faut faire une distinction entre la mise en oeuvre de Kyoto et l'adoption de mesures contre les émissions de GES. Il peut s'agir de deux choses complètement séparées.

On fait beaucoup de choses dans les deux pays à ce sujet mais la position des États-Unis est qu'ils ne pensent pas que cela puisse se faire sans causer un tort considérable à leur économie. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'ils ne feront pas face au problème. On peut dire la même du Canada.

On peut dire aussi la même chose des compagnies individuelles. Chaque firme doit prendre ses propres décisions sur la manière dont elle investit son capital. Nous ne sommes pas tous dans le même bateau mais, pour ce qui est de cette décision, et si l'on

of commitment by saying, "Yes, this is what I will do. It fits into my cost structure and the turnover of the investments that I have already made." Individual companies can always make that decision. For us, the issue was whether on the broad base of the economy as a whole we could do this without significant harm. We did not think so, but individual firms can make their own decisions in that regard.

Senator Spivak: What do you think is the major obstacle to Kyoto? By the way, I do not believe that Kyoto is the answer to what faces us — it is just a very small step forward. Is the biggest obstacle the timeline? Or is it a lack of recognition on the part of business, both large and small, that this really is a problem?

Do you know what I mean? Necessity is the mother of invention. You mentioned California earlier. They did what they had to do because they could not breathe. As it turned out, it did not cost them money. They made money. Anyway, I want to know what is the biggest first hurdle that you have to overcome.

Mr. Dillon: I will offer my opinion, and Mr. Murphy may have one as well. To me, there are two fundamentals. First is the time frame. It will take time. Billions of dollars are being invested in Canada and around the world in some of these new technologies, whether it is fuel cells, clean coal, different forms of hydrogen or wind and solar power.

Solar energy has been around since the energy shortages of the 1970s. In Canada, we have not made huge progress in figuring out how to take advantage of that. It is still very costly. However, that is often the time frame that is required.

I am sure you talked to the automobile companies. They are investing billions of dollars, but they do not expect to have fuel cells in mass production for 15 or 20 years. I believe that would be their estimate, although you should get it from them. The time frame is absolutely critical because these technologies have to be developed, paid for and distributed throughout the world.

Second, I do not think there is any problem with attitude in business. As I said earlier, business people have been very focused on energy efficiency. It is part of their cost of doing business. The reality for consumers, though, is a little different, because these are all big investments up front.

There was talk earlier today about electricity and heat pumps. For someone who already has a heating system in his or her house, that change is a major expense. The numbers show it pays off over a number of years, but it is a major expense for a consumer with limited resources.

considère les exemples que vous avez utilisés, tout le monde peut prendre ce type d'engagement en disant: «Oui, c'est ce que je vais faire. Ça correspond à ma structure de coûts et au remplacement des investissements que j'ai déjà effectués.» Chaque compagnie peut toujours prendre cette décision individuellement. Pour nous, la question est de savoir si nous pouvons mettre ce plan en application, de manière générale, sans causer un tort considérable à notre économie. Nous ne le pensons pas mais chaque firme peut prendre ses propres décisions à ce sujet.

Le sénateur Spivak: D'après vous, quel est le principal obstacle à Kyoto? Au fait, je ne pense pas que Kyoto soit la bonne réponse au problème — c'est simplement un très petit pas en avant. Est-ce que c'est l'échéancier qui constitue le plus gros obstacle? Sinon, est-ce le fait que certaines entreprises, grandes ou petites, n'ont pas encore pris conscience du problème?

Voyez-vous ce que je veux dire? La nécessité est mère de l'invention. Vous parliez tout à l'heure de la Californie, qui a fait ce qu'elle devait faire parce que l'air y était devenu irrespirable. Et il se trouve que cela ne lui a rien coûté, au contraire. Quel est donc, d'après vous, le plus gros obstacle à surmonter?

M. Dillon: Je vais vous donner mon avis et M. Murphy vous donnera le sien. À mon sens, il y a deux éléments fondamentaux. Le premier est l'échéancier. Ces choses-là prendront du temps. On investit actuellement des milliards de dollars au Canada et dans d'autres pays pour mettre au point de nouvelles technologies, comme les cellules à hydrogène, le charbon propre, l'énergie éolienne ou l'énergie solaire.

L'énergie solaire existe depuis les pénuries d'énergie des années 70. Or, au Canada, nous n'avons pas fait grand-chose pour en tirer parti. Ça coûte encore très cher. Pourtant, c'est généralement le genre d'échéancier qu'il faut envisager.

Je suis sûr que vous avez parlé à des constructeurs d'automobiles, qui investissent des milliards de dollars mais ne s'attendent pas à avoir des véhicules à hydrogène en production de masse avant 15 ou 20 ans. Je pense que c'est l'échéancier qu'ils envisagent mais vous pouvez le vérifier directement. L'échéancier est absolument crucial car on parle de technologies qu'il faut mettre au point, qu'il faut payer et qu'il faut ensuite distribuer dans le monde entier.

Deuxièmement, je ne pense pas qu'il y ait un problème d'attitude de la part des entreprises. Je le répète, les entrepreneurs sont très conscients de l'efficacité énergétique. Cela fait partie de leurs paramètres quotidiens. En revanche, la réalité est un peu différente pour les consommateurs car, pour eux, il faudrait faire de gros investissements de départ.

Vous parliez plus tôt d'électricité et de pompes à chaleur. Pour quelqu'un qui a déjà un système de chauffage chez lui, ce changement constitue une grosse dépense. Les chiffres montrent que c'est rentable au bout de plusieurs années mais c'est quand même une grosse dépense à faire quand on a des ressources limitées.

There are new, more energy-efficient vehicles and appliances coming on the market every year. However, the reality is that most Canadians do not have the up-front capital to invest in those things for a 15-year payoff in energy savings.

Senator Spivak: What is your view of mandatory versus voluntary measures? For example, we already have the technology to greatly increase fuel efficiency, which would mean a huge cut in greenhouse gas emissions. However, we would have to mandate that before manufacturers would respond. There are exemptions from fuel efficiencies for vehicles like SUVs and trucks. There are things that could be done quickly, but they would have to be mandatory. What is your view on that as compared to your voluntary program that, by the way, has not worked very well?

Mr. Dillon: I am not certain that a simple answer is possible. Using the vehicle as an example is fine, but you should speak to the industry to get more specifics. The reality is that consumers look for a variety of things when buying a vehicle: safety, performance, comfort and space.

Senator Spivak: Those items are not connected to energy efficiency.

Mr. Dillon: Of course they are not, but the companies will tell you that it is difficult to meet all of those. Efficiencies are improved every vehicle year, but trying to make huge jumps over a short time is difficult, given the competing demands.

At the end of the day, it is whether the consumers are prepared to buy them. There are efficient appliances on the market. When I changed the furnace in my house a few years ago, the difference between a high-efficiency and a mid-efficiency furnace was around \$800. Even the fellow selling it to me tried to convince me that the mid-efficiency furnace was a better buy because the energy savings were relatively small, given the price difference. That is the reality of the decisions that consumers have to make in the marketplace.

The Chairman: Another part of that reality is convincing the consumer of the non-cash value of doing that.

Mr. Dillon: Certainly.

The Chairman: We would like to live here and we would like to save some dollars on our fuel over the next few years; things will be better.

Mr. Dillon: For years, government has used education programs to try to make that case: It saves the consumer money and it is better for the environment. Some people respond to that, but at the end of the day, many people look at price. There was a time when most manufacturers of appliances and vehicles did not put big stickers about efficiency on their products because most consumers were not terribly interested in that. That

On voit apparaître chaque année, de nouveaux véhicules et de nouvelles machines plus efficaces du point de vue énergétique. Toutefois, la réalité est que la plupart des Canadiens n'ont pas le capital nécessaire pour investir dans ces choses-là si l'échéance de remboursement par les économies d'énergie est de 15 ans.

Le sénateur Spivak: Que pensez-vous des mesures volontaires par rapport aux mesures obligatoires? Par exemple, nous possédons déjà la technologie nécessaire pour améliorer considérablement l'efficacité des véhicules, ce qui pourrait entraîner une forte réduction des émissions de GES. Par contre, il faudrait obliger les fabricants à s'en servir pour qu'ils réagissent. Or, il existe des exemptions pour des véhicules comme les VUS et les camions. Je veux dire qu'il y a des choses qu'on pourrait faire rapidement si elles étaient imposées. Que pensez-vous de cette idée, par rapport à votre programme volontaire qui, au fait, n'a pas très bien marché?

M. Dillon: Je ne suis pas sûr qu'une solution aussi simple soit possible. L'exemple des véhicules est utile mais ça ne suffit pas, il faut tenir compte de toute l'industrie. La réalité est que les consommateurs achètent leurs véhicules en fonction de nombreux critères différents, comme la sécurité, la performance, le confort et l'espace.

Le sénateur Spivak: Ces éléments n'ont rien à voir avec l'efficacité énergétique.

M. Dillon: Bien sûr, mais les fabricants vous diront qu'il est difficile d'intégrer tous ces éléments. L'efficacité des véhicules s'améliore chaque année mais il est difficile de faire des progrès considérables d'un seul coup parce qu'il y a des besoins différents à satisfaire.

En fin de compte, la question est de savoir si le consommateur est prêt à payer le prix. Il existe des appareils ménagers efficaces sur le marché et, quand j'ai changé ma fournaise, il y a quelques années, la différence de prix entre une fournaise très efficace et une fournaise d'efficacité moyenne était d'environ 800 \$. Le vendeur lui-même essayait de me convaincre que la fournaise d'efficacité intermédiaire constituait un meilleur achat parce que les économies d'énergie étaient relativement minces par rapport à la différence de prix. Voilà la réalité dont les consommateurs doivent tenir compte quand ils veulent faire leurs achats.

Le président: Un autre élément de cette réalité est qu'il faut convaincre le consommateur des avantages non financiers de sa décision.

M. Dillon: Absolument.

Le président: Nous aimerions tous pouvoir économiser quelques dollars sur le chauffage dans les prochaines années. Les choses vont s'améliorer.

M. Dillon: Le gouvernement met en oeuvre depuis des années des programmes d'éducation pour essayer de convaincre le consommateur qu'il finira par économiser de l'argent et qu'il contribuera à améliorer l'environnement. Certaines personnes sont sensibles à ces arguments mais, dans la plupart des cas, les gens finissent par décider en fonction du prix. À une époque, les fabricants d'appareils ménagers ou de véhicules ne plaçaient pas

may be changing; let us hope so.

The Chairman: It is not changing fast enough and you are quite right to identify the fact that if we do not convince consumers, in the end we will have failed. That is absolutely key to the whole issue.

Senator Cochrane: Since you are talking about costs and prices, could you give us an idea how of much it would cost to install a heat pump in a home?

Mr. Dillon: We are the wrong people to answer that question. It is not just the equipment to be installed, but what has to be done outside the house, such as laying the bed and the pipes below the frost line, et cetera. All of those are major upfront expenses. It is significantly cheaper once the unit is installed and operating, but I could not give you a dollar figure.

Senator Cochrane: It is the same as anything else. The installation is always more expensive than the unit being purchased.

Senator Cook: Heat pumps are not that expensive. You will save in the long run, although we have to convince the public. We need to educate the consumer more than we have.

Mr. Murphy: In terms of the commitments that we have discussed in the context of Kyoto, the assumptions about where the various elements of the burden will lie are clear in the government's plans. As Mr. Dillon indicated earlier, behaviour modification for consumers is important, not only in respect of houses but also in terms of urban infrastructure investments such as public transit. Cities can make those investments, but will people utilize the systems?

Those kinds of issues are difficult to work through, but will ultimately make a significant contribution to the issue.

Senator Buchanan: I need more details on the slide on the European performance. You have two columns, "Target" and "On Track to Target?" What is the target?

Mr. Dillon: The overall commitment for the European Union is minus eight.

Senator Buchanan: For what year is that figure?

Mr. Dillon: The target is to reduce emissions by eight per cent from the 1990 baseline. The commitment period covers 2008 to 2012. That is the assessment of the European Environmental Agency. I did not do these calculations myself and I should have clarified that in the slide. That tells you how much the emissions have changed in each instance between 1990 and 2000, what the target is for 2010 and what the burden-sharing target is within the EU — that is the differentiated target. That adds up to minus 8

de grosses étiquettes sur leurs produits pour vanter leur efficience énergétique parce que la plupart des consommateurs ne semblaient pas particulièrement intéressés. C'est peut-être en train de changer. Espérons-le.

Le président: Cela ne change pas assez vite et vous avez tout à fait raison de dire que nous aurons échoué si nous ne parvenons pas à convaincre les consommateurs. C'est absolument la clé de toute cette question.

Le sénateur Cochrane: Puisque vous parlez de prix, pourriez-vous nous donner une idée du coût d'installation d'une pompe à chaleur dans une maison?

M. Dillon: Ce n'est pas à nous qu'il faut poser cette question. Il ne suffit pas d'installer l'équipement, il faut aussi tenir compte des aménagements à faire à l'extérieur, comme enterrer les tuyaux en dessous de la ligne de gel. Tout cela représente une grosse dépense de départ. Les frais d'exploitation baissent considérablement après l'installation, mais je ne saurais vous donner de chiffre exact.

Le sénateur Cochrane: C'est toujours la même chose, l'installation coûte toujours plus cher que l'équipement lui-même.

Le sénateur Cook: Les pompes à chaleur ne coûtent pas si cher que ça. Elles permettent de faire des économies à long terme, mais il faut réussir à convaincre le public. Nous devrions faire beaucoup plus pour éduquer le consommateur.

M. Murphy: Pour ce qui est des engagements dont nous avons discuté au sujet de Kyoto, les hypothèses relatives à la répartition du fardeau seront clairement énoncées dans les plans du gouvernement. Comme l'a dit M. Dillon, il est important de modifier le comportement des consommateurs, pas seulement en ce qui concerne leurs maisons mais aussi au sujet des infrastructures urbaines, par exemple pour le transport public. Même si les villes font les investissements nécessaires, il faut encore que les gens utilisent les systèmes.

Toutes ces choses sont difficiles à analyser, même s'il est clair qu'elles font partie de la solution ultime.

Le sénateur Buchanan: Je voudrais avoir d'autres précisions sur votre diapositive concernant les résultats en Europe. Je vois deux colonnes, intitulées «Objectif» et «Objectif atteint». Il n'y a cependant rien dans la colonne «Objectif».

M. Dillon: Il s'agit de l'engagement global de l'Union européenne moins huit.

Le sénateur Buchanan: Ce chiffre correspond à quelle année?

M. Dillon: L'objectif est de réduire les émissions de 8 p. 100 par rapport à l'année de base de 1990. La période d'engagement va de 2008 à 2012. Le chiffre provient d'une évaluation de l'Agence européenne pour l'environnement. Je n'ai pas vu les calculs moi-même et j'aurais dû le préciser sur cette diapositive. Elle montre quels ont été les changements d'émissions dans chaque cas entre 1990 et 2000, ce qu'est l'objectif pour 2010 et comment le fardeau global de l'UE sera réparti entre les différents pays — c'est

for all 15 members in total. The actual reductions and targets for each of those individual countries vary greatly.

Senator Buchanan: I know. There is one country missing.

Mr. Dillon: Yes, it is Luxembourg. I think they have about 10 million tons per year.

Senator Buchanan: I am a Nova Scotia man, and as you probably know, 80 per cent of our electricity is generated from coal. We used to be quite concerned when anyone wanted us to cut back. Now, it really does not matter because we no longer use indigenous coal. We bring it in from the United States and Columbia. It would be good if we could move away from coal, but it will be difficult, especially considering the cost.

Most of our coal-generating plants are in Cape Breton and the prevailing winds are from the west to the east. It does not matter much to the east because our emissions are blown out over Newfoundland.

Mr. Murphy: Your example, senator, raises the issues of the timeline in the turnover in technology and of infrastructure. I am no expert on coal-fired electricity generation and switching to natural gas, but if the infrastructure were not in place, there would be a great challenge, financially, physically and time-wise. That is another example of exactly what we have been referring to.

Senator Buchanan: Yes, it is. Our problem is that we generate about 1,000 megawatts of power from coal. It has been said that it would be relatively simple to convert our generators in Cape Breton to natural gas because we have a great deal of it offshore.

The problem is that there is no natural gas in Cape Breton. It is in the Strait of Canso and the delivery cost would be extremely high. The cost of conversion of the generators from coal to natural gas would be high. Of course, the price of natural gas right now is high. Therefore, we do not anticipate any change for quite a number of years.

The Chairman: We will have to change your mind, Senator Buchanan.

Gentlemen, some questions may arise from the information that you provided today. We hope that you will permit us to write to you and that you will respond.

The Chairman: Thank you.

The committee adjourned.

l'objectif différencié. Cela donne un total moins huit pour les 15 membres en tout. Les réductions et objectifs réels pour chaque pays varient considérablement.

Le sénateur Buchanan: Je sais. Il manque un pays.

M. Dillon: Oui, le Luxembourg. Je pense que c'est environ 10 millions de tonnes par an.

Le sénateur Buchanan: Je viens de la Nouvelle-Écosse et, comme vous le savez probablement, 80 p. 100 de notre électricité provient du charbon. Nous étions très inquiets quand on disait que nous devrions réduire notre consommation. Aujourd'hui, ça n'a plus vraiment d'importance parce que nous n'utilisons plus de charbon local. Nous importons du charbon des États-Unis et de Colombie. Il serait bon que nous puissions nous passer totalement de charbon mais ce serait difficile, surtout si l'on tient compte du coût.

La plupart de nos centrales au charbon sont au Cap-Breton et les vents dominants vont d'Ouest en Est. Ce n'est donc pas très important pour nous puisque nos émissions s'en vont sur Terre-Neuve.

M. Murphy: Votre exemple soulève le problème des délais de remplacement de la technologie et de l'infrastructure. Je ne suis pas expert en matière de production d'électricité au charbon et de remplacement du charbon par le gaz naturel mais, si l'infrastructure n'existait pas, ce serait très difficile à faire du point de vue financier, physique et temporel. Voilà donc un autre exemple très clair de ce que nous voulions dire.

Le sénateur Buchanan: Exactement. Notre problème est que nous produisons environ 1 000 mégawatts d'électricité à partir du charbon. D'aucuns disent qu'il serait relativement simple de convertir nos centrales du Cap-Breton au gaz naturel parce que nous en avons beaucoup en haute mer.

Le problème est qu'il n'y a pas de gaz naturel au Cap-Breton. Il y en a dans le détroit de Canso mais les frais d'acheminement seraient extrêmement élevés. Les frais de conversion des centrales du charbon au gaz naturel seraient aussi élevés. En outre, le prix du gaz naturel est aujourd'hui très élevé aussi. Nous ne prévoyons donc pas de changement avant un grand nombre d'années.

Le président: Nous devons vous faire changer d'opinion, sénateur Buchanan.

Messieurs, certaines questions nous viendront peut-être à l'esprit plus tard, suite à vos exposés. J'espère que nous pourrons vous les communiquer par écrit et que vous accepterez d'y répondre.

M. Dillon: Absolument.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Electricity Association:

Mr. Hans Konow, President & Chief Executive Officer;

Mr. Roy G. Staveley, Senior Vice-President.

From the Canadian Chamber of Commerce:

Mr. Michael Murphy, Senior Vice-President, Policy.

From the Canadian Council of Chief Executives:

Mr. John Dillon, Vice-President, Policy and Legal Counsel.

TÉMOINS

De l'Association canadienne de l'électricité:

M. Hans Konow, président et chef de la direction;

M. Roy G. Staveley, premier vice-président.

De la Chambre de commerce du Canada:

M. Michael Murphy, vice-président principal, Politiques.

Du Conseil canadien des chefs d'entreprise:

M. John Dillon, vice-président, Politiques et conseiller juridique.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03
SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Energy,
the Environment
and Natural Resources**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, April 8, 2003
Thursday, April 10, 2003

Issue No. 12

Seventh and eighth meetings on:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

and

First meeting on:

Bill C-2, An Act to establish a process for assessing
the environmental and socio-economic effects
of certain activities in Yukon

APPEARING:

The Honourable Herb Dhaliwal, P.C., M.P.,
Minister of Natural Resources

The Honourable David Anderson, P.C., M.P.,
Minister of the Environment

The Honourable Robert D. Nault, P.C., M.P.,
Minister of Indian Affairs and Northern
Development

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003
SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources naturelles**

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 8 avril 2003
Le jeudi 10 avril 2003

Fascicule n° 12

Septième et huitième réunions concernant:

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du Protocole de Kyoto)

et

Première réunion concernant:

Le projet de loi C-2, Loi instaurant un processus
d'évaluation des effets de certaines activités sur
l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon

COMPARAISSENT:

L'honorable Herb Dhaliwal, c.p., député,
ministre des Ressources naturelles

L'honorable David Anderson, c.p., député,
ministre de l'Environnement

L'honorable Robert D. Nault, c.p., député,
ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, April 3, 2003:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Christensen, seconded by the Honourable Senator Chalifoux, for the second reading of Bill C-2, An Act to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Christensen moved, seconded by the Honourable Senator Sibbeston, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 3 avril 2003:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Christensen, appuyée par l'honorable sénateur Chalifoux, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Christensen propose, appuyée par l'honorable sénateur Sibbeston, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 8, 2003
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:11 p.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Christensen, Eyton, Finnerty, Kenny, Milne and Spivak (7).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

APPEARING:

The Honourable Herb Dhaliwal, P.C., M.P., Minister of Natural Resources.

WITNESSES:

From Natural Resources Canada:

Mr. Howard Brown, Assistant Deputy Minister, Large Industrial Emitters Group;

Mr. Bryan Cook, Director General, CANMET Energy Technology Centre;

Mr. Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency.

From the Climate Change Secretariat:

Mr. David Oulton, Head.

The Honourable Herb Dhaliwal made a statement and together with Mr. Brown, Mr. Cook, Mr. MacLeod and Mr. Oulton, the minister answered questions.

At 6:52 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, April 10, 2003
(22)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 8:00 a.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 avril 2003
(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 h 11, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Christensen, Eyton, Finnerty, Kenny, Milne et Spivak (7).

Est présente: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit l'examen de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 des délibérations du comité daté du 18 février 2003.*)

COMPARAÎT:

L'honorable Herb Dhaliwal, c.p., député, ministre des Ressources naturelles.

TÉMOINS:

De Ressources naturelles Canada:

M. Howard Brown, sous-ministre adjoint, Groupe des grands émetteurs industriels;

M. Bryan Cook, Centre de la technologie et de l'énergie de CANMET;

M. Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique.

Du Secrétariat du changement climatique:

M. David Oulton, chef.

L'honorable Herb Dhaliwal fait une déclaration et, avec MM. Brown, Cook, MacLeod et Oulton, le ministre répond aux questions.

À 18 h 52, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 10 avril 2003
(22)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 heures, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Christensen, Finnerty, Milne, and Spivak (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and Monique Hébert, Researcher, Law and Government Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

APPEARING:

The Honourable David Anderson, P.C., M.P., Minister of the Environment.

WITNESSES:

From Environment Canada:

Mr. Alan Nymark, Deputy Minister;

Ms. Norine Smith, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications.

The Honourable David Anderson made a statement and, together with Mr. Nymark and Ms. Smith, the minister answered questions.

At 9:47 a.m., the committee suspended its sitting

At 10:12 a.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 92(2)(e) for the purpose of discussing a draft agenda.

At 10:26 a.m., the committee suspended its sitting.

At 10:31 a.m., the committee resumed its sitting and, pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 3, 2003, proceeded to study Bill C-2, An Act to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon.

APPEARING:

The Honourable Robert D. Nault, P.C., M.P., Minister of Indian Affairs and Northern Development.

WITNESSES:

From the Department of Indian Affairs and Northern Development:

Mr. John Bailey, Negotiator, Resource Strategies;

Mr. David Cox, Counsel, Comprehensive Claims and Northern Affairs/Self-Government and Strategic Direction.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Christensen, Finnerty, Milne et Spivak (6).

Sont présents: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie, et Monique Hébert, attachée de recherche, Division du droit et du gouvernement.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit l'examen de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 des délibérations du comité daté du 18 février 2003.*)

COMPARAÎT:

L'honorable David Anderson, c.p., député, ministre de l'Environnement.

TÉMOINS:

D'Environnement Canada:

M. Alan Nymark, sous-ministre;

Mme Norine Smith, sous-ministre adjointe, Politiques et communications.

L'honorable David Anderson fait une déclaration et, avec M. Nymark et Mme Smith, le ministre répond aux questions.

À 9 h 47, la séance est suspendue.

À 10 h 12, la séance reprend à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)(e) du Règlement, aux fins de discussion d'un programme préliminaire.

À 10 h 26, la séance est suspendue.

À 10 h 31, la séance reprend et, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 3 avril 2003, poursuit l'examen du projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon.

COMPARAÎT:

L'honorable Robert D. Nault, c.p., député, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

TÉMOINS:

Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien:

M. John Bailey, négociateur, Stratégies relatives aux ressources;

M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique.

The Honourable Robert D. Nault made a statement and, together with Mr. John Bailey and Mr. David Cox, the minister answered questions.

At 11:44 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

L'honorable Robert D. Nault fait une déclaration et, avec M. John Bailey et David Cox répond aux questions.

À 11 h 44, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 8, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:11 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: With us today is the Minister of Natural Resources, the Honourable Herb Dhaliwal; Mr. Howard Brown, Assistant Deputy Minister; Mr. Bryan Cook, Director General, CANMET; Mr. Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency; and Mr. David Oulton, Head, Climate Change Secretariat. Thank you gentlemen for returning to speak to us.

Minister, you have an opening statement, which I invite you to make.

The Honourable Herb Dhaliwal, Minister of Natural Resources: Thank you very much, Mr. Chairman. It is a real pleasure for me to be here. Let me apologize for the few minutes that I am late. I do have a presentation that will probably be about 10 to 15 minutes in length, and then we will have questions.

As I said, it is a pleasure to be here today to speak to you about one of the most pressing issues we as Canadians are currently facing — climate change. We are already seeing the impacts of climate change, particularly in our western and northern regions. Over the long term, it will have serious implications for all of us — for our health, economy, future and our children's future.

Responding to the questions raised by climate change is a duty we simply must fulfil. The decisions and choices we make today will dramatically shape our world in the years to come.

Mr. Chairman, I am confident that we have the answers within our grasp. Those answers will be based on sustainable development, promoting economic growth and social progress while protecting our environment. The answers will be based on innovative environmentally friendly technologies and looking at the ways we lead our lives and do business through climate change lens.

Indeed, Mr. Chairman we have a responsibility to act now for future generations of Canadians. To act responsibly, we will have to look at all options. We will have to “think outside the box,” to use the popular catch phrase, and change our perspective on how we do things.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 avril 2003

Le Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit ce jour à 17 h 11 pour une étude sur de nouvelles questions concernant son mandat (mise en œuvre de Kyoto).

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président: Nous avons avec nous aujourd'hui le ministre des Ressources naturelles, l'honorable Herb Dhaliwal; M. Howard Brown, sous-ministre adjoint; M. Bryan Cook, directeur général, CANMET; M. Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique; et M. David Oulton, chef, Secrétariat du changement climatique. Merci messieurs d'être revenus pour nous adresser la parole.

Monsieur le ministre, vous avez un exposé d'ouverture et je vous invite à le faire.

L'honorable Herb Dhaliwal, ministre des Ressources naturelles: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un réel plaisir pour moi d'être ici aujourd'hui. Permettez-moi de vous présenter mes excuses pour mes quelques minutes de retard. J'ai effectivement un exposé qui durera probablement de 10 à 15 minutes et ensuite nous répondrons à vos questions.

Comme je l'ai dit, je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour vous parler de l'une des questions les plus pressantes que nous devons maintenant examiner en tant que Canadiens, soit le changement climatique. Nous voyons déjà les incidences du changement climatique, surtout dans les régions de l'ouest et du nord du Canada. À long terme, ces incidences auront de graves répercussions sur chacun d'entre nous: sur notre santé, sur notre économie, sur notre avenir et sur l'avenir de nos enfants.

Répondre aux questions soulevées par le changement climatique est une obligation que nous devons remplir. Les décisions et les choix d'aujourd'hui auront une incidence profonde sur notre monde dans les années à venir.

Monsieur le président, je suis certain que les réponses se trouvent à notre portée. Ces réponses seront fondées sur le développement durable, c'est-à-dire la promotion de la croissance économique et des progrès sociaux, de concert avec la protection de notre environnement. Ces réponses seront fondées sur l'utilisation de technologies innovatrices et respectueuses de l'environnement et elles prendront en considération notre style de vie et nos activités, tout en tenant compte du changement climatique.

En fait, monsieur le président, nous avons le devoir d'agir au nom des futures générations de Canadiens. Pour agir de manière responsable, nous devons examiner toutes les options. Nous devons, selon l'expression courante, «sortir des sentiers battus» et changer notre façon de faire.

As you know, climate change is a high priority issue for the Government of Canada. We are committed not only to leading the way, but also to showing the world that it is possible to meet both our environmental and economic goals.

Our commitment was shown in the Climate Change Plan for Canada, which details the steps that Canada must take to meet our climate change objectives and reduce greenhouse emissions. Our commitment was clear when we ratified the Kyoto Protocol this past December, and our commitment was reinforced in Budget 2003 when we dedicated \$2 billion to help implement Canada's plan. At least \$200 million of that funding will be used to support the development of longer-term climate change technologies. This is in addition to the more than \$1.7 billion that we have already put into programs to address climate change.

Our Climate Change Plan for Canada which we released last November, points the way forward to achieving our Kyoto targets. It is a product of ongoing consultation with the provinces and territories as well as interested stakeholders. Consultations will continue.

The longer-term challenge that we have before us is to create a low emissions energy economy with sustainable development at its heart. It is not to prevent or reduce economic growth. It is a plan that will allow Canada to do its part and to do it in a way that enhances our quality of life and takes advantage of Canada's economic strengths. That includes the sustainable development of our natural resources.

Our plan is about improving energy efficiency, investing in technology and developing and promoting cleaner sources of energy, such as renewable sources, including wind energy. Our plan is based on clear guidelines. Our economy cannot be put at risk, and no region will bear an unfair burden. We must also provide a favourable investment climate.

Today, I should like to talk about the progress we have made so far in a number of climate change areas, particularly the economic opportunities that come with responding effectively to climate change; innovative climate change technologies; renewable energy sources such as wind power and small hydro; industrial competitiveness, in particular industrial emitters; forest and climate change; and the role of individual Canadians. Unquestionably, our action on climate change is motivated by a concern for the well-being of future generations.

Strong environmental stewardship, however, is much more than altruism. The global market for environmental products, technologies and services is estimated to be \$1 trillion a year with exceptional growth potential. Those countries, in particular those

Vous savez que le changement climatique est une question prioritaire pour le gouvernement du Canada. Nous nous sommes engagés, non seulement à être un chef de file, mais aussi à montrer au reste du monde qu'il est possible d'atteindre nos objectifs économiques et environnementaux.

Notre engagement se trouve dans le Plan du Canada sur les changements climatiques, qui indique les étapes que le Canada doit suivre pour atteindre ses objectifs et réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Notre engagement était clair lorsque nous avons ratifié le Protocole de Kyoto, en décembre dernier, et notre engagement a été renforcé dans le Budget de 2003 lorsque deux milliards de dollars ont été attribués à la mise en œuvre du plan du Canada. Au moins 200 millions de dollars proviendront de ce montant pour appuyer la mise au point de technologies à long terme relatives au changement climatique, et ce en sus de plus de 1,7 milliard de dollars déjà affectés à des programmes dans ce secteur.

Notre Plan du Canada sur les changements climatiques, diffusé en novembre dernier, montre la voie à suivre pour atteindre les objectifs fixés dans le Protocole de Kyoto. Il résulte de vastes consultations auprès des provinces et des territoires, ainsi qu'auprès des intervenants concernés, et ces consultations se poursuivront.

Notre défi est de créer une économie reposant sur l'utilisation d'une énergie à faible taux d'émissions et fondée sur le développement durable. Notre objectif n'est pas d'empêcher ou de réduire la croissance économique. C'est un plan qui permettra au Canada de faire sa part tout en améliorant notre qualité de vie et en tirant avantage de nos points forts sur le plan économique, ce qui comprend le développement durable de nos ressources naturelles.

Notre plan consiste à accroître notre efficacité énergétique, à investir dans la technologie, ainsi qu'à mettre au point et à promouvoir des sources d'énergie propre comme les énergies renouvelables, notamment l'énergie éolienne. Notre plan repose aussi sur des lignes directrices claires. Nous pouvons mettre en jeu notre économie. Aucune région ne subira le poids d'un fardeau inéquitable. Nous devons également assurer un climat d'investissement favorable.

Aujourd'hui, j'aimerais parler des progrès que nous avons réalisés dans un certain nombre de secteurs relatifs au changement climatique, notamment les avantages économiques qui découlent de l'application de mesures efficaces face au changement climatique; les technologies innovatrices adoptées à l'égard du changement climatique; les sources d'énergie renouvelable comme l'énergie éolienne et les petites centrales hydroélectriques; la compétitivité industrielle, surtout chez les émetteurs industriels; les forêts et le changement climatique; et le rôle des Canadiens. Il est certain que les mesures que nous prenons face au changement climatique découlent de notre préoccupation concernant le bien-être des générations futures.

Toutefois, la bonne gérance de l'environnement est beaucoup plus que de l'altruisme. Le marché mondial des produits, des technologies et des services environnementaux est évalué à un billion de dollars par année et présente un potentiel de croissance

companies that develop the best technologies will find themselves in an enviable economic position in the years to come. The investments we make now to help us reduce greenhouse emissions will pay dividends environmentally and economically as we go forward. Acting now makes more than just environmental sense. It makes good economic sense. It means new business opportunities, new markets and new jobs.

As my colleague the Minister of Finance said when we delivered the 2003 budget, "We can, and must, expand both our environmental and economic advantage as we meet our climate change goals." We want the world to knock on our door when they are looking for innovative ways to address climate change. Mr. Chairman, that is it not just a possibility; it is already happening.

The question then becomes: How do we ensure that Canada is at the forefront of climate change solutions? New technologies will be fundamental, whether it is improving energy efficiency or finding cleaner and renewable sources of energy. Innovation and technology are central to achieving our climate change goals.

Developing innovative technology will not happen overnight. It takes time, and it takes money. However, creativity, knowledge and dedication pay off in the end. That is a powerful combination as we work toward addressing climate change.

I am proud that so many Canadian companies, such as Westport Innovations, Ballard, Hydrogenics, ATS, Iogen, Mabarex and many more are developing environmental technologies. They have put Canada at the technological forefront.

Mr. Chairman, Canada is pursuing a wide range of new climate-change technologies: Hydrogen and fuel cells; solar power; wind power; carbon dioxide capture and storage; biomass; and alternative transportation fuels. These technologies hold great promise.

Fuel cells, for instance, have the potential to revolutionize how we produce energy. They could reshape the automobile industry, slash emissions and create new jobs and economic opportunities. Twenty years ago, the Government of Canada recognized the potential of this technology. That is why we have been investing in hydrogen fuel cells for the past two decades. Canada has been leading the way in this technology. Today, major automobile manufacturers are looking at ways to use fuel cells. We have companies working on the infrastructure we will need to make fuel cells truly viable in the marketplace. In the long term, the potential for fuel cells seems almost limitless.

exceptionnel. Les pays, et en particulier les entreprises qui mettront au point les meilleures technologies, se trouveront dans une situation économique enviable dans l'avenir. Les investissements que nous faisons aujourd'hui pour réduire les émissions de gaz à effet de serre rapporteront sur les plans économique et environnemental dans l'avenir. Le fait d'agir maintenant présente des avantages économiques autant qu'environnementaux: de nouvelles possibilités d'affaires, de nouveaux marchés et de nouveaux emplois.

Comme l'a dit mon collègue, le ministre des Finances, lorsque nous avons présenté le Budget de 2003, «nous pouvons et devons ajouter à notre avantage environnemental et économique tout en atteignant notre objectif relatif au changement climatique». Nous voulons être un chef de file mondial lorsqu'il s'agit de trouver des solutions innovatrices en matière de changement climatique. Monsieur le président, cela n'est pas qu'une possibilité: c'est, en fait, une réalité.

Nous devons donc nous demander comment nous assurer que le Canada soit à l'avant-garde de la recherche de solutions au changement climatique. Les nouvelles technologies joueront un rôle essentiel à cet égard. Qu'il s'agisse d'accroître l'efficacité énergétique ou de trouver des sources d'énergie renouvelable moins polluantes, l'innovation et la technologie constituent des éléments essentiels à la réalisation de nos objectifs.

La mise au point d'une technologie innovatrice ne se fera pas du jour au lendemain: il faudra du temps et de l'argent. Toutefois, la créativité, le savoir et la persistance rapportent à long terme. C'est une combinaison très efficace dans notre recherche de solutions aux effets du changement climatique.

Je suis fier du fait que tant d'entreprises canadiennes, comme Westport Innovations, Ballard, Hydrogenics, ATS, Iogen, Mabarex et de nombreuses autres, travaillent à la mise au point de technologies environnementales. C'est grâce à elles que le Canada se trouve maintenant à la fine pointe de la technologie.

Monsieur le président, le Canada travaille à la mise au point de toute une gamme de nouvelles technologies liées au changement climatique: l'hydrogène et les piles à combustible; l'énergie solaire; l'énergie éolienne; le captage et le stockage du dioxyde de carbone; la biomasse; et les carburants de remplacement. Ces technologies sont très prometteuses.

Les piles à combustible, par exemple, pourraient révolutionner notre production énergétique. Elles pourraient transformer l'industrie automobile, réduire les émissions et créer de nouveaux emplois et de nouvelles possibilités économiques. Il y a 20 ans, le gouvernement du Canada a reconnu le potentiel de cette technologie. C'est pourquoi nous avons investi dans les piles à hydrogène au cours des deux dernières décennies. Le Canada est un chef de file dans ce domaine. Aujourd'hui, les grands constructeurs de véhicules automobiles étudient des moyens d'utiliser les piles à combustible. Certaines de nos entreprises élaborent l'infrastructure dont nous aurons besoin pour assurer la viabilité des piles à combustible sur le marché. Le potentiel à long terme de ces piles semble presque illimité.

Mr. Chairman, I understand that, while on your recent fact-finding trip to San Francisco, some of you had an opportunity to drive a Toyota-and-Chrysler-built hydrogen fuel cell vehicle. On March 20, we announced a \$620,000 contribution to Hydrogenics, a leading fuel cell company. Our investment will help Hydrogenics build refuelling technology for fuel cells. We are also supporting Hydrogenics' fuel cell transit bus project that will be demonstrated in Winnipeg.

The successes continue. Westport, through its joint venture Cummins Westport Inc., installed a natural gas fuel system at a waste-water treatment facility in Grande Prairie, Alberta.

We are now testing a prototype mining locomotive that is powered by a hydrogen fuel cell. The locomotive, the only one of its kind in the world, can work deep underground without polluting the air supply, improving worker health and safety and reducing costs. My department, Natural Resources Canada, has put its financial resources and expertise into this groundbreaking technology.

In our February budget, we boosted our support for Sustainable Development Technology Canada by \$250 million, bringing our total investment in SDTC to \$350 million. This funding will help turn technological potential into reality, by developing and demonstrating innovative clean air and air quality solutions.

On March 20, we announced \$3 million in funding for three Quebec companies, Bio-Terre Systems Inc., CO₂ Solutions Inc., and Mabarex Inc. and their partners.

As I said at the outset of my remarks today, emerging renewable energy sources such as wind power and related technologies are a key part of our climate change strategy. Canada is a world leader in the use of renewable energy, which includes hydroelectricity, wood, solar, wind, and earth and biomass such as agriculture products. Seventeen per cent of Canada's primary energy supply is from renewable energy sources, compared to an average of 6 per cent for the OECD countries.

The Government of Canada has been investing in renewable energy sources for many years. During the past two years, we have implemented initiatives worth about \$350 million to encourage markets for renewable energy sources. Only two weeks ago, we announced a \$2.6 million investment in the Cypress Wind Power Facility in Saskatchewan. The Cypress facility is part of our \$260 million wind power production initiative that will increase the amount of wind power available in Canada by 500 per cent.

Monsieur le président, on me dit que certains d'entre vous avez eu l'occasion, au cours d'un voyage d'information à San Francisco, de conduire un véhicule de marque Toyota et Chrysler propulsé par des piles à hydrogène. Le 20 mars, nous avons annoncé l'attribution d'une somme de 620 000 \$ à la société Hydrogenics, l'une des principales entreprises productrices de piles à combustible. Notre investissement aidera Hydrogenics à mettre au point la technologie de ravitaillement des piles à combustible. Nous appuyons également le projet de transport urbain par autobus à pile à combustible qui sera mis en œuvre à Winnipeg par la société Hydrogenics.

Et ce n'est pas tout. La société Westport a installé, par l'entreprise de sa coentreprise Cummins Westport Inc., un système d'alimentation en gaz naturel à une installation de traitement des eaux usées de Grande Prairie, en Alberta.

Nous procédons maintenant à l'essai d'un prototype de locomotive utilisée dans les mines et propulsée par une pile à hydrogène. Cette locomotive unique au monde peut être utilisée à de grandes profondeurs sans polluer l'air. Elle permet d'améliorer la sécurité et la santé des mineurs et de réduire les coûts. Mon ministère, Ressources naturelles Canada, a investi des ressources financières et des compétences dans cette technologie de pointe.

Dans notre budget de février, nous avons attribué 250 millions de dollars supplémentaires aux Technologies du développement durable Canada, ce qui porte notre investissement total dans TDCC à 350 millions de dollars. Ces fonds faciliteront la réalisation du potentiel technologique par l'élaboration et la démonstration de solutions innovatrices en matière de qualité de l'air et de lutte contre la pollution atmosphérique.

Le 20 mars, nous avons annoncé l'attribution de 3 millions de dollars à trois entreprises du Québec, soit Bio-Terre Systems Inc., CO₂ Solutions Inc. et Mabarex Inc. et leurs partenaires.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, les nouvelles sources d'énergie renouvelable, telles que l'énergie éolienne et les technologies connexes, constituent un élément clé de notre stratégie touchant le changement climatique. Le Canada est un chef de file mondial en ce qui concerne l'utilisation d'énergies renouvelables, notamment l'hydroélectricité, le bois, les énergies solaire et éolienne, la terre et la biomasse, par exemple les produits agricoles. Dix-sept p.100 de l'approvisionnement en énergie primaire du Canada provient de sources d'énergie renouvelable, comparativement à 6 p. 100 en moyenne dans le cas des pays de l'OCDE.

Le gouvernement du Canada a investi depuis de nombreuses années dans les sources d'énergie renouvelable. Au cours des deux dernières années, nous avons mis en œuvre des initiatives d'une valeur d'environ 350 millions de dollars pour encourager le développement de marchés pour les sources d'énergie renouvelable. Il y a deux semaines seulement, nous avons annoncé l'attribution de 2,6 millions de dollars à la Cypress Wind Power Facility, en Saskatchewan. Cette installation fait partie de notre programme de 260 millions de dollars d'encouragement à la production d'énergie éolienne, qui permettra d'accroître de 500 p. 100 la quantité d'énergie éolienne disponible au Canada.

The Government of Canada is doing its part. We have committed to purchasing at least 20 per cent of the electricity used in our facilities across Canada from green power sources. We are purchasing wind power in Alberta, Saskatchewan and Prince Edward Island. That green energy is helping people power their homes in Prince Edward Island, and commuters in Calgary ride the wind on the C-Train.

Solar energy is another promising area. Canadian innovations like the Solarwall for ventilation air heating and the EnerWorks water heating system have broken new ground, cutting both emissions and energy supply costs.

Honourable senators, we need to increase the use of renewable energy. Our plan sets a target of having 10 per cent of all new electricity generation come from emerging renewable sources. Now more than ever before, we have an opportunity to build a cleaner, more sustainable energy future through renewable energy developed right here at home in Canada.

While emerging renewable sources hold tremendous potential, it is important to remember that fossil fuels will remain a major part of our energy mix for decades to come. That is why we are committed to finding ways to produce and use the fuels as cleanly and efficiently as possible. For example, Canadian scientists in our private sector are perfecting the best techniques to capture CO₂ and store it underground.

Only last month, we invested \$5 million in the Weyburn CO₂ Monitoring Project, the world's largest such project. This is in addition to our previous contribution of \$1 million. In Canada, the potential for CO₂ capture and storage is significant, particularly in Alberta and Saskatchewan. Estimates suggest that as much as 75 megatons per year of CO₂ could be stored. We have the necessary technologies, but we need to show that they are commercially viable. Innovation and technology are central to achieving our climate change goals.

If we are to meet our climate change goals and ensure a vibrant economy, it will take a commitment by all — governments, industry and Canadians. Our large industrial emitters, the oil and gas sector, electricity, and mining and manufacturing sectors account for about half of Canada's GHG emissions. They will have a crucial role to play in Canada's approach to climate change. They are also the economic lifeblood of hundreds of communities across the country, so striking the right balance is key.

During our discussions with them, industry brought forward a number of legitimate concerns, and we are moving quickly to address them. We will ensure that the cost of carbon credits is no greater than \$15 per ton of carbon dioxide through the first

Le gouvernement du Canada fait sa part. Nous nous sommes engagés à acheter au moins 20 p. 100 de l'électricité utilisée dans nos installations partout au Canada auprès de sources d'approvisionnement en énergie écologique. Nous achetons de l'énergie éolienne en Alberta, en Saskatchewan et à l'Île-du-Prince-Édouard. Cette énergie écologique aide à alimenter en électricité des maisons de l'Île-du-Prince-Édouard et les navetteurs de Calgary empruntent le C-Train propulsé au vent.

L'énergie solaire est un autre domaine prometteur. Des innovations canadiennes comme le Solarwall pour les installations de chauffage à l'air de ventilation et les installations de chauffage de l'eau EnerWorks sont à la fine pointe de la technologie et permettent de réduire les émissions et les coûts d'approvisionnement en énergie.

Honorables sénateurs, nous devons utiliser davantage d'énergie renouvelable. Notre plan vise à ce que 10 p. 100 de la production d'électricité provienne de nouvelles sources d'énergie renouvelable. Plus que jamais, nous avons la possibilité de nous approvisionner à des sources plus durables et moins polluantes grâce à l'énergie renouvelable produite ici même au Canada.

Bien que les nouvelles sources d'énergie renouvelable présentent un énorme potentiel, il est important de se rappeler que les combustibles fossiles demeureront un élément important de notre approvisionnement énergétique dans les décennies à venir. C'est pourquoi nous nous sommes engagés à trouver des moyens de produire et d'utiliser les combustibles de manière aussi écologique et efficiente que possible. Par exemple, les scientifiques canadiens et notre secteur privé mettent au point les meilleures techniques de captage et de stockage souterrain du CO₂.

Le mois dernier, par exemple, nous avons investi 5 millions de dollars dans le Projet de surveillance du CO₂ de Weyburn, plus grand projet du genre dans le monde, et ce en sus de notre contribution antérieure d'un million de dollars. Au Canada, les possibilités de captage et de stockage du CO₂ sont importantes, surtout en Alberta et en Saskatchewan. Selon les estimations, jusqu'à 75 mégatonnes de CO₂ pourraient être stockées chaque année. Nous disposons des technologies nécessaires, mais nous devons montrer qu'elles sont viables sur le plan commercial. L'innovation et la technologie sont essentielles à la réalisation de nos objectifs en matière de changement climatique.

Si nous voulons atteindre nos objectifs et maintenir une économie dynamique, nous devons tous faire un effort, qu'il s'agisse des paliers du gouvernement, de l'industrie ou des Canadiens. Nos grands émetteurs industriels, soit l'industrie pétrolière et gazière, le secteur de l'électricité et les secteurs minier et manufacturier, produisent environ la moitié des émissions de GES du Canada. Ils auront tous un rôle fondamental à jouer dans la mise en œuvre de l'approche du Canada à l'égard du changement climatique. L'atteinte d'un équilibre sera essentielle car ils représentent aussi un moyen de subsistance pour des centaines de collectivités dans l'ensemble du pays.

Au cours de nos échanges, l'industrie a soulevé un certain nombre de préoccupations légitimes et nous nous empressons d'y trouver des réponses. Nous verrons à ce que le coût des crédits pour renforcer les puits de carbone ne dépasse pas 15 \$ par tonne

Kyoto commitment period. We have adopted the covenants' approach to greenhouse gas reduction as a central element of the plan. The reduction target for large industrial emitters will be no more than 55 megatons. Any further reductions will come through incentives.

Our plan reiterates that early actors will not be disadvantaged, a commitment that federal, provincial and territorial environment ministers agreed to in 2000.

We clearly understand the need for flexibility in the negotiation of covenants with large industrial emitters, and the government has stated that they will consider competitive issues in moving forward. We have two objectives here that are mutually supportive, namely a strong economy and an effective plan to address climate change.

Now, let me turn to the issue of Canada's forests and their role in helping us adjust to climate change. Forests can be carbon sinks, effectively absorbing CO₂. That means that Canada's forests already play a role in lowering GHGs. For example, a single tree can absorb many tons of carbon dioxide during its lifetime.

The carbon sinks provisions of the Kyoto protocol present new opportunities for our forest sectors. I am particularly excited by the possibilities presented by afforestation — planting trees on marginal farmland and other suitable areas. Our Forest 2020 strategy will help fulfill the potential contribution that establishing fast-growing, high-yield forest plantations can make toward our climate change objectives. Over the next five years, we are aiming to have 400,000 hectares of fast-growing plantations. This strategy will also help diversify farm incomes and rural economies, while providing employment and business opportunities for Aboriginal communities and rural Canadians across our country.

To deal with climate change, we will all need to take action — companies of all sizes, governments of all levels, and individual Canadians. We have implemented a number of climate change programs to encourage action. We are expanding the Canadian industry program for energy conservation to help small and medium-size enterprises become more energy efficient. We want new buildings to be 25 per cent above the existing Model National Energy Code for Buildings by 2010. The government will reduce its own emissions by 31 per cent below 1990 levels by 2010. We want 10 per cent of all new electricity generation to come from emerging renewable resources.

de dioxyde de carbone pendant la première année d'engagement en vertu du Protocole de Kyoto. Nous avons adopté l'approche de l'engagement à l'égard de la réduction des GES comme élément central du plan. L'objectif de réduction pour les grands émetteurs industriels ne dépassera pas 55 mégatonnes. Les réductions supplémentaires se feront par voie d'incitatifs.

Notre plan insiste sur le fait que les premiers à prendre des mesures ne seront pas désavantagés, conformément à l'engagement qu'ont pris les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de l'Environnement en l'an 2000.

Nous comprenons bien la nécessité d'adopter une approche souple dans la négociation d'engagements avec les grands émetteurs industriels, et le gouvernement a dit qu'il tiendrait compte des questions de compétitivité. Nos deux objectifs vont dans le même sens, à savoir le maintien d'une économie prospère et l'adoption d'un plan efficace pour trouver des solutions aux effets du changement climatique.

Maintenant, permettez-moi d'aborder la question des forêts du Canada et de leur rôle dans l'atténuation du changement climatique. Les forêts peuvent être des puits de carbone, c'est-à-dire absorber efficacement le CO₂. Cela signifie que les forêts du Canada jouent déjà un rôle dans la réduction des GES. Un seul arbre, par exemple, peut absorber de nombreuses tonnes de dioxyde de carbone au cours de sa vie.

Les dispositions du Protocole de Kyoto concernant les puits de carbone offrent de nouvelles possibilités pour notre secteur forestier. Je suis particulièrement emballé par les possibilités que présente le boisement, soit la plantation d'arbres sur les terres agricoles marginales et dans d'autres secteurs propices. Notre stratégie Forêt 2020 nous aidera à établir des plantations à croissance rapide et à haut rendement qui contribueront à la réalisation de nos objectifs en matière de changement climatique. Nous visons à établir des plantations à croissance rapide sur 400 000 hectares au cours des cinq prochaines années. Cette stratégie favorisera également la diversification des revenus agricoles et des économies rurales tout en fournissant des possibilités d'emploi et d'affaires aux collectivités autochtones et aux Canadiens des régions rurales de l'ensemble du pays.

Pour faire face au changement climatique, tous doivent prendre des mesures: les entreprises de toute taille, tous les paliers de gouvernements et tous les Canadiens. Nous avons mis en œuvre un certain nombre de programmes pour encourager la prise de mesures visant à atténuer le changement climatique. Nous élargissons le Programme d'économie d'énergie dans l'industrie canadienne pour aider les petites et moyennes entreprises à devenir plus efficaces sur le plan énergétique. Nous voulons que les normes applicables aux nouveaux bâtiments soient de 25 p. 100 supérieures aux normes actuelles du Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments d'ici 2010. Le gouvernement réduira ses propres émissions à un niveau inférieur de 31 p. 100 aux niveaux de 1990 d'ici 2010 également. Nous voulons que 10 p. 100 de la future production d'électricité provienne des nouvelles ressources d'énergie renouvelable.

We have called on Canadians to take the “one-tonne challenge,” to cut their personal greenhouse gas emissions by one ton, which fundamentally means becoming more energy efficient. The 2003 budget will help Canadians by bolstering programs outlined in the plan. We will raise awareness of energy saving tips, share the costs of home energy audits and improve public transit, among other things. I believe that representatives of the Office of Energy Efficiency appeared before this committee last month and discussed some of these programs in detail.

In conclusion, we have a clear and detailed strategy to meet our climate change goal and to remain economically competitive. At the same time, we must be flexible to take advantage of new opportunities and technologies to respond to new circumstances.

We are already working with the provinces, territories and stakeholders on energy efficiency, technology development and renewables. That work will continue as we move forward.

The climate change plan for Canada is ambitious, but achievable. It points Canada in a direction that will take us to an even brighter future.

What we do today will have a dramatic effect on the world our children and grandchildren will inherit. Years from now, Canadians will look back and see that we took a step in the right direction. All of us — members of Parliament and senators — have a responsibility to lead the way. I know that Canadians can count on your support and personal effort to address climate change. This is our responsibility. It is a responsibility we cannot shirk.

Senator Kenny: Welcome, Mr. Dhaliwal. It is a pleasure to see you here.

I was wondering whether your comments constituted a complete list of federal initiatives. If they do not, is it possible for you to provide the committee with a more complete list? We are interested even in relatively small initiatives. We would also be grateful if your officials could provide us with provincial or territorial initiatives of which they are aware, and with information on non-governmental initiatives. Perhaps they could provide a brief description of the impact they are having and what direction they seem to be going in.

The committee is looking for assistance in developing intelligence about what is happening from coast to coast at different levels. Clearly, your department and your officials are well situated to have this sort of information.

Mr. Dhaliwal: It is not possible for me to speak to all that you have asked. That is because, first, there are many federal initiatives, only a few of which we have highlighted. We will provide you with a comprehensive list of all federal initiatives.

Nous avons demandé aux Canadiens d'atteindre «l'objectif d'une tonne», c'est-à-dire de réduire d'une tonne leurs émissions personnelles de GES. Essentiellement, cela signifie que chacun doit devenir plus efficace sur le plan énergétique. Le Budget de 2003 aidera les Canadiens en étayant les programmes décrits dans le plan. Entre autres, nous sensibiliserons davantage la population aux conseils pratiques visant à économiser l'énergie, nous assumerons une partie des coûts de l'évaluation énergétique des maisons et nous améliorerons le transport en commun. Je crois comprendre que l'Office de l'efficacité énergétique a présenté certains de ces programmes en détail devant votre comité le mois dernier.

En conclusion, nous avons établi une stratégie claire et détaillée pour atteindre notre objectif à l'égard du changement climatique et maintenir notre compétitivité sur le plan économique. Toutefois, nous devons être souples pour tirer profit des nouvelles possibilités et des nouvelles technologies et pour nous adapter aux changements.

Nous collaborons déjà avec les provinces, les territoires et les intervenants en ce qui concerne l'efficacité énergétique, la mise au point de nouvelles technologies et les sources d'énergie renouvelable. Cette collaboration se poursuivra dans l'avenir.

Le Plan du Canada sur les changements climatiques est ambitieux et réalisable. Il oriente le Canada dans une direction qui nous mènera vers un avenir encore meilleur.

Les mesures que nous prenons aujourd'hui auront une grande incidence sur le monde que nous laisserons à nos enfants et à nos petits-enfants. Les Canadiens de demain pourront constater que nous avons fait un pas dans la bonne direction. Nous devons tous, nous les députés et les sénateurs, montrer la voie à suivre. Je sais que les Canadiens peuvent compter sur votre appui et vos efforts personnels pour contrer les effets du changement climatique. C'est notre responsabilité. Nous ne pouvons pas nous y soustraire.

Le sénateur Kenny: Bienvenue, monsieur Dhaliwal. C'est un plaisir de vous accueillir parmi nous.

Je me demandais si vos commentaires constituaient une liste exhaustive des initiatives fédérales. Si ce n'est pas le cas, vous est-il possible de fournir au comité une liste plus complète? Nous sommes intéressés même par des initiatives relativement modestes. Nous vous serions également reconnaissants si vos fonctionnaires pouvaient nous fournir les initiatives provinciales ou territoriales dont ils ont connaissance, ainsi que des renseignements sur les initiatives non gouvernementales. Ils pourraient peut-être nous donner une brève description de l'incidence qu'elles ont et de la direction qu'elles semblent prendre.

Le comité a besoin d'aide pour constituer une banque de renseignements sur ce qui se passe à divers niveaux d'un océan à l'autre. Il est évident que votre ministère et vos fonctionnaires sont très bien placés pour fournir ce genre de renseignements.

M. Dhaliwal: Il ne m'est pas possible de répondre à toutes vos demandes, tout d'abord parce qu'il y a de nombreuses initiatives fédérales, alors que nous n'en avons mises que quelques-unes en évidence. Nous vous fournirons une liste exhaustive de toutes les initiatives fédérales.

Many provincial and territorial governments are involved in their own initiatives. We will try to gather together as many as possible.

Recently, I spoke to a group of private sector companies which, on a voluntary basis, have registered to reduce greenhouse gas emissions. For example, Kwantlen College in British Columbia had a program to reduce greenhouse gas emissions. They have been extremely successful. In fact, they were given an award for their achievement.

There are government institutions and groups in the private sector all very much participating in the climate change program to reduce greenhouse gas emissions. We will happily put a list together for you. Action is being taken right across the country on reducing greenhouse gas emissions.

Senator Kenny: I am grateful for that, minister. I do not think it comes as any surprise to you that this committee has bought into helping you search for that elusive ton. The more information or leads you can give us, the more our work will be facilitated.

Senator Spivak: Thank you for appearing, minister. My question has to do with the amount of emissions, that is, the size of the challenge, as well as the time factor.

Based on models that come from your department, as well as from the National Energy Board's projections, the Canadian Electricity Association has said that there will be about a 40 per cent increase in their emissions, if it is business as usual. The Canadian Chamber of Commerce told us that, since the commitment demands compliance in each and every year of the five-year period which takes us to 2012, they do not know if that is achievable.

I ask you about the Canadian Electricity Association because we heard that some jurisdictions, such as British Columbia and Manitoba which have the Power Smart program, are working all out to get there; however, about another 50 per cent are not. What are you planning to do with those utilities that are not yet on the Power Smart program?

My first question has to do with the difficulties of the challenge. We have not really done anything for 10 years. In fact, we have only increased our emissions. We now have a huge pile of emissions to overcome. We must also take into account a time period which seem to the business community to be very difficult to achieve.

You have outlined some wonderful things here. However, how will we, on a voluntary basis, get people to comply so that you achieve what you want to achieve? In the eyes of business, it looks a little pessimistic.

De nombreux gouvernements provinciaux et territoriaux sont impliqués dans leurs propres initiatives. Nous essaierons d'en recueillir le plus grand nombre possible.

J'ai parlé dernièrement à un groupe d'entreprises du secteur privé qui se sont inscrites, sur une base volontaire, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, le Kwantlen College en Colombie-Britannique avait un programme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui a connu un immense succès. En fait, ils ont même reçu un prix pour leur réalisation.

Il y a des institutions gouvernementales et des groupes du secteur privé qui participent tous au programme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre entourant le changement climatique. Nous nous ferons un plaisir de compiler une liste pour vous. À l'heure actuelle, des mesures sont prises partout au pays pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le sénateur Kenny: Je vous en suis reconnaissant, monsieur le ministre. Cela ne devrait pas vous surprendre que notre comité s'est offert de vous aider à trouver cette tonne insaisissable. Plus vous nous donnerez de renseignements ou d'indices, plus notre travail en sera facilité.

Le sénateur Spivak: Merci de venir témoigner, monsieur le ministre. Ma question concerne la quantité des émissions, c'est-à-dire la taille du défi, ainsi que le facteur temps.

D'après les modèles qui émanent de votre ministère, ainsi que d'après les projections de l'Office national de l'énergie, l'Association canadienne de l'électricité a déclaré qu'il y aura une augmentation d'environ 40 p. 100 de leurs émissions, si la tendance se maintient. La Chambre de commerce du Canada nous a dit que, depuis que l'engagement exige la conformité au cours de chacune des années de la période quinquennale qui nous mènera en 2012, elle ne sait pas si cet objectif est atteignable.

Je vous questionne au sujet de l'Association canadienne de l'électricité parce que nous avons entendu dire que certains secteurs de compétence, comme la Colombie-Britannique et le Manitoba qui ont le programme ÉnerSage (Power Smart), déploient des efforts considérables pour y parvenir; cependant, une autre moitié ne le font pas. Qu'envisagez-vous de faire avec ces services publics qui ne participent pas encore au programme ÉnerSage?

Ma première question concerne les difficultés du défi. Nous n'avons pas vraiment fait grand chose depuis dix ans. De fait, nous n'avons fait qu'augmenter nos émissions. Nous avons maintenant à endiguer une quantité énorme d'émissions. Nous devons également tenir compte du facteur temps qui semble très difficile à respecter pour le milieu des affaires.

Vous avez cité plusieurs choses magnifiques. Cependant, comment parviendrons-nous, sur une base volontaire, à faire en sorte que les gens respectent leur engagement afin que vous puissiez atteindre l'objectif visé? Pour le milieu des affaires, la situation vire légèrement au pessimisme.

Mr. Dhaliwal: Senator, it is a tremendous challenge. It will require the cooperation of all levels of government, of industry and of all Canadians to do their share in reducing greenhouse gas emissions. Our challenge is to meet the 240 megaton reduction while carrying on business as usual.

We are being more flexible with business by moving to a covenant whereby we have a clear contract situation in working with industry. That is one thing that will offer industry some flexibility.

We have given those industries that are affected the most, such as oil and gas, a guarantee that it will not cost them above \$15 per ton. One of their concerns is that they are making huge investments, which are truly 25- to 30-year investments, and they need to understand what their costs will be as a result of Kyoto. One of the things we did for them was to cap the cost at \$15 per ton, allowing them to make decisions.

We are trying to be more flexible in working with those businesses that will be hit harder than others. We are trying to divide this among all the groups which are working at this. For individual Canadians, there is the one-tonne challenge. It is 55 megatons for the large emitters. Of course, there is our own commitment as the government. We are also working on incentive programs. For example, we are spending \$250 million on the wind power initiative. We are providing a subsidy of 1.2 cents per kilowatt-hour to companies that use wind power. Another initiative called Forest 2020 whereby we can increase our carbon sinks.

This is a large program. As such, we can divide this challenge among everyone to meet our 240-megaton target. Some will face a greater challenge. Some companies are already working on this. In fact, many companies have done extremely well. They have been working on it because it makes good economic sense for them — they save money.

Senator Spivak: I am particularly interested in the energy-providing utilities. Are they part of this \$15 cap?

Mr. Dhaliwal: All large emitters, such as a major coal plant, are part of this cap.

Senator Spivak: What about all of those that are not in the "power smart" game? In California we found that the power generating companies were administering the incentive programs and so forth. They seem to have met with large success, although I am not sure that my colleagues would agree. Apart from all the other considerations, this is a way to get the most bang for your buck. They say that they will have a 40 per cent increase. This is only with some of the power generators following a power-smart type program. What about the others? Will the government give incentives or make suggestions? This is a way in which you can

M. Dhaliwal: Sénateur, c'est un défi énorme. Il exigera la collaboration de tous les paliers de gouvernement, de l'industrie et de tous les Canadiens qui devront faire leur part pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Notre défi consiste à opérer une réduction de 240 mégatonnes, tout en poursuivant nos activités normales.

Nous sommes plus souples avec les entreprises en nous orientant vers un engagement en vertu duquel nous établirons un contrat clair de collaboration avec l'industrie. C'est une chose qui offrira à l'industrie une certaine souplesse.

Nous avons garanti aux industries les plus touchées, comme dans le secteur pétrolier et gazier, que cela ne leur coûtera pas plus de 15 \$ la tonne. L'une de leurs préoccupations concerne le fait qu'elles font des investissements énormes, qui sont vraiment des investissements à 25 ou 30 ans, et qu'elles ont besoin de savoir quels seront leurs coûts découlant du Protocole de Kyoto. L'une des choses que nous avons faites pour elles a été de plafonner le coût à 15 \$ la tonne, ce qui leur permet de prendre des décisions.

Nous essayons d'être plus souples en collaborant avec des entreprises qui seront plus durement touchées que d'autres. Nous essayons de répartir cette tâche entre tous les groupes qui y travaillent. Pour les citoyens canadiens, il y a l'objectif d'une tonne. Il est de 55 mégatonnes pour les grands émetteurs. Évidemment, il y a notre propre engagement comme gouvernement. Nous nous penchons également sur des programmes d'encouragement. Par exemple, nous consacrons 250 millions de dollars à l'initiative concernant l'énergie éolienne. Nous offrons une subvention de 1,2 cent par kilowatt/heure aux entreprises qui utilisent l'énergie éolienne. Une autre initiative grâce à laquelle nous pouvons augmenter nos puits de carbone s'appelle Forêt 2020.

C'est un vaste programme. Nous pouvons répartir ce défi entre tous les intervenants pour atteindre notre objectif de 240 mégatonnes. Certains feront face à un défi plus difficile à relever. Certaines entreprises y travaillent déjà. De fait, de nombreuses entreprises ont obtenu d'excellents résultats. Elles y ont travaillé parce que cela représente un bon investissement sur le plan économique — elles épargnent de l'argent.

Le sénateur Spivak: Je suis tout particulièrement intéressée par les services publics fournisseurs d'énergie. Sont-ils assujettis à ce plafond de 15 \$?

M. Dhaliwal: Tous les grands émetteurs, comme une grosse usine de charbon, sont assujettis à ce plafond.

Le sénateur Spivak: Qu'en est-il de ceux qui ne participent pas au jeu «ÉnerSage»? En Californie, nous avons constaté que les compagnies d'électricité administraient les programmes d'encouragement et le reste. Elles semblent avoir connu beaucoup de succès, même si je ne suis pas certaine que mes collègues seraient d'accord avec moi. En dehors de toutes les autres considérations, c'est une façon d'en obtenir le plus pour son argent. Elles disent qu'elles auront une augmentation de 40 p. 100, seulement avec quelques-unes des centrales suivant un programme de type «ÉnerSage». Qu'en est-il des autres? Le

have a major impact. At least, they found that worked in California.

Mr. Dhaliwal: You mentioned the Power Smart program. I was very actively involved in that when I was at B.C. Hydro as vice-chair. Power Smart was a program that emphasized that it was much better for the utility to have people use less power than produce new power. It was actually cheaper. It was more cost effective to have programs to promote using less power than to create new power. B.C. Hydro is very active in that area.

Some utilities have also adopted new programs whereby they say that half of any new power that they need must come from renewable energy. I believe that B.C. Hydro is one of those companies. They are setting a portfolio standard that forces them to buy.

There are many ways in which to deal with that. We will talk with the provinces about how they can do that.

For example, we will talk with those power producers that use coal to produce power. We are looking at the cleaner burning technologies in which the U.S. is investing. We are also investing in finding ways that coal can be burned much cleaner, and therefore, reduce greenhouse gas emissions.

Some of it is through technology. Some of the provincial utilities will encourage renewable energy through incentives or they will buy technology. P.E.I., as an example, is using wind energy. They are involving the public. They are telling them, "We have some green power, but it costs a little bit more. Are you willing to sign up to pay an extra dollar or two for that?" They have been fully prescribed so that they get the public involved to buy renewable wind energy.

There are many ways in which the utilities can get involved. Some have a different challenge from others. Some utilities are Crown corporations and some are in the private sector. It varies, but they will all have to do their share to reduce greenhouse gasses, although they will have to use different methods.

Senator Spivak: You are optimistic that despite the misgivings of the industry itself about the time line and the extra emissions that they think they will have, that this will be achieved within the time frame? You will achieve your goal within the time frame?

Mr. Dhaliwal: They also have flexibility in that they can have offsets. They can be involved in Forest 2020. They can be involved with someone who has a large amount of marginal land to plant trees to absorb CO₂. We not only have opportunities for

gouvernement accordera-t-il des incitatifs ou fera-t-il des suggestions? C'est une façon d'avoir une incidence considérable. Tout au moins, elles ont constaté que cela fonctionnait en Californie.

M. Dhaliwal: Vous avez parlé du programme ÉnerSage. J'ai été très activement impliqué dans ce programme lorsque j'étais vice-président de la compagnie B.C. Hydro. Le programme ÉnerSage insistait sur le fait qu'il valait bien mieux, pour le service public, faire en sorte que les gens consomment moins d'électricité plutôt que de produire de l'électricité nouvelle. Cela coûtait réellement moins cher. Il était plus rentable d'avoir des programmes favorisant une consommation moindre d'électricité plutôt que de créer de l'électricité nouvelle. La compagnie B.C. Hydro est très active dans ce secteur.

Certains services publics ont également adopté de nouveaux programmes en vertu desquels la moitié de la nouvelle électricité dont ils ont besoin doit provenir de sources d'énergie renouvelable. Je pense que B.C. Hydro fait partie de ces entreprises. Elles établissent un quota qui les oblige à acheter.

Il y a plusieurs façons d'aborder cette question. Nous entamerons des pourparlers avec les provinces pour voir comment elles peuvent le faire.

Par exemple, nous parlerons avec les responsables des centrales qui utilisent du charbon pour produire de l'électricité. Nous nous tournons vers les technologies plus propres dans lesquelles investissent les États-Unis. Nous investissons également pour trouver des façons plus propres de brûler le charbon et donc de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Une partie peut se faire grâce à la technologie. Certains des services provinciaux d'utilité publique encourageront l'énergie provenant de sources renouvelables par des incitatifs ou bien ils achèteront la technologie. Par exemple, l'Île-du-Prince-Édouard utilise l'énergie éolienne et implique le public en déclarant: «Nous avons un peu d'électricité écologique, mais elle coûte un peu plus cher. Êtes-vous disposés à vous abonner en payant un ou deux dollars de plus?» Ils ont été bien informés au point d'obtenir la participation du public en vue d'acheter de l'énergie éolienne renouvelable.

Les services d'utilité publique peuvent contribuer de nombreuses façons. Certains ont un défi différent à relever. Certains services publics sont des sociétés d'État et certains sont dans le secteur privé. Et cela varie, mais ils devront faire leur part pour réduire les gaz à effet de serre, même à l'aide de méthodes différentes.

Le sénateur Spivak: Malgré les craintes de l'industrie elle-même à propos de l'échéancier et de ses émissions supplémentaires, vous êtes optimiste que cet objectif sera atteint en respectant l'échéancier prévu? Vous atteindrez votre objectif en temps voulu?

M. Dhaliwal: Les entreprises ont également de la souplesse par le fait qu'elles peuvent avoir des compensations. Elles peuvent participer au programme Forêt 2020. Elles peuvent y participer avec quelqu'un qui dispose d'une grande superficie de terres

them to improve their operations, but if they want to invest other projects that will give them credits, they can do that as well. That is part of the flexibility.

Senator Spivak: In other words, it will not be mandatory. You will rely on a cooperative effort between the provinces and the federal government, mostly on a voluntary basis?

Mr. Dhaliwal: No. We have said that all the large emitters would be required to have 55 megatons. That will be divided between the different industries. We are working on how they will achieve. That is the next stage of implementation. For the large emitters, it will be mandatory. We are working with the small and medium-sized ones.

Senator Kenny: You talk about the customer being prepared to pay a few extra dollars for green energy. I have heard about this mythical customer out there somewhere. I am sure that we could track one or two down. However, every time I have seen a survey on the subject of people's views on the environment and issues such as we are discussing today, everyone is in favour of it until you associate a price with it. As soon as you associate it with a price, the 32 or 37 per cent that liked it suddenly drops down to 13 per cent or 7 per cent.

Have you run across new data that you could share with the committee that would indicate that in fact Canadian consumers no longer disassociate themselves from environmental projects when a price is associated with it? Are they still the same old folks who like it as long as you stay out of their jeans?

Mr. Dhaliwal: That is a good question. It depends on the cost. In the example that I gave you about P.E.I., it is about \$1 or \$2 extra a month on a bill for green power. I would say that in the lower end, Canadians are generally willing to pay.

Senator Kenny: Sixteen cents a litre was a shock to at least one government.

Mr. Dhaliwal: That is why I say that it depends on the price range. In the surveys that we have done, Canadians are willing to pay some extra money for their environment. Of course, the higher the cost, the greater the resistance.

Senator Kenny: Can you describe the sensitivities to us? What is the elasticity on that? Give us some examples that would indicate how much more someone would be willing to pay.

Tell us if there is a regional breakdown on this? We would be curious to know if there are parts of the country that accept this more than others.

Mr. Dhaliwal: I will see if we have polling results. I know that there was some polling done. I do not have cannot remember the details showing that Canadians were willing to pay more.

marginales pour planter des arbres en vue d'absorber du CO₂. Nous offrons non seulement des possibilités leur permettant d'améliorer leurs activités, mais si elles veulent investir dans d'autres projets qui leur donneront des crédits, elles peuvent également le faire. Cela fait partie de la souplesse offerte.

Le sénateur Spivak: Autrement dit, ce ne sera pas obligatoire. Vous serez tributaires d'un effort de collaboration entre les provinces et le gouvernement fédéral, principalement sur une base volontaire?

M. Dhaliwal: Non. Nous avons dit que tous les grands émetteurs seraient tenus d'avoir 55 mégatonnes. Cela sera réparti entre les différentes industries. Nous nous penchons sur la façon d'y parvenir. C'est la prochaine étape de mise en œuvre. Pour les grands émetteurs, ce sera obligatoire. Nous nous penchons sur les petits et les moyens émetteurs.

Le sénateur Kenny: Vous dites que le client est disposé à payer quelques dollars supplémentaires pour l'énergie écologique. J'ai entendu parler de ce client mythique quelque part là. Je suis persuadé que nous pourrions en trouver un ou deux. Toutefois, chaque fois que j'ai vu un sondage concernant les points de vue des gens sur l'environnement et les questions comme celles que nous abordons aujourd'hui, tout le monde est en faveur de cela jusqu'à temps que l'on y associe un prix. Dès que vous y associez un prix, le pourcentage de 32 ou de 37 p. 100 des répondants qui aimaient le projet chute subitement à 13 ou à 7 p. 100.

Avez-vous de nouvelles données que vous pourriez partager avec notre comité indiquant que les consommateurs canadiens ne se dissocient plus, en fait, des projets environnementaux lorsqu'un prix leur est associé? S'agit-il toujours des mêmes gens qui aiment cela en autant que l'on ne touche par à leur portefeuille?

M. Dhaliwal: C'est une bonne question. Cela dépend du coût. Dans l'exemple que j'ai cité à propos de l'Île-du-Prince-Édouard, il s'agit d'un à deux dollars de plus par mois pour une facture d'électricité écologique. Je dirais que dans la fourchette de prix plus basse, les Canadiens sont généralement disposés à payer.

Le sénateur Kenny: Seize cents le litre a été tout un choc, tout au moins pour un palier du gouvernement.

M. Dhaliwal: C'est la raison pour laquelle je dis que cela dépend de la fourchette de prix. Dans les sondages que nous avons effectués, les Canadiens sont disposés à payer un peu plus pour leur environnement. De toute évidence, plus le coût est élevé, plus la résistance est grande.

Le sénateur Kenny: Pouvez-vous nous décrire les points sensibles? Quelle est l'élasticité à ce sujet? Donnez-nous quelques exemples indiquant combien une personne serait disposée à payer.

Dites-nous s'il y a une ventilation par région sur ce sujet? Nous aimerions savoir s'il y a des régions du pays qui acceptent cet état de fait plus que d'autres.

M. Dhaliwal: Je verrai si nous avons des résultats de sondages. Je sais que des sondages ont été effectués. Je n'ai pas et je ne me souviens pas des détails indiquant que les Canadiens étaient disposés à payer davantage.

We are seeing much interest on the part of Canadians to participate in the Kyoto challenge one-tonne challenge. People are showing interest in having home audits done and in converting to programmable thermostats to reduce the temperature at night. There is a lot of interest by Canadians in playing their role.

We need to work with young people who are much more motivated. My young children always make me think more often of the environment. They suggest shutting the car off when it is idling. We are working on things like that as well.

Senator Kenny: We older people are cold most of the time, so we want sweaters.

Mr. Dhaliwal: I do not think that we are as sensitive to the topic. My children certainly are much more sensitive to what we can do. Most of us follow a recycling program now. Our children motivate us. Therefore, working with young people to make the change is making us more aware.

Canadians will take on the challenge of reducing greenhouse gas emissions by the challenged one ton. It is a behavioural change that will come in time. We are attempting to do that through advertising, promotions and encouraging people to buy energy efficient appliances. We are also providing some funding to encourage people to make that change. We are looking to private sector to provide funding.

There will be an entire array of programs. My view is that Canadians will be willing to pay a little extra for the environment, but obviously the resistance increases as the cost increases.

Senator Kenny: I was simply asking you to provide any data you have to us. It is not that we do not believe you, minister, it is that we are interested in having this quantified in a way that time does not permit at a hearing of this sort.

Mr. Dhaliwal: We will provide that.

The Chairman: We have been looking at the efficacy of efforts to get people to do that. I suspect we will ask you in a few minutes about the success of the present campaign.

I think everyone in industry knows that the government has agreed, and it has seemed to assuage the business community, on a \$15 per-ton cap for trading or buying credits. How was that arrived at? It is a nice neat figure, but did we ask for \$20 and they suggested \$10, so we sawed off at \$15? What is the rationale behind that \$15 a ton? Is that a number that we know the large emitters can handle? Have they all said, "Yeah, \$15 is okay and we can live with that"?

Nous constatons beaucoup d'intérêt de la part des Canadiens en vue de participer à l'objectif d'une tonne dans le cadre du Protocole de Kyoto. Les gens se montrent intéressés à faire inspecter leur maison et à passer à des thermostats programmables pour réduire la température la nuit. Les Canadiens se montrent très intéressés à jouer leur rôle.

Nous devons collaborer avec les jeunes qui sont beaucoup plus motivés. Mes jeunes enfants me disent toujours de penser davantage à l'environnement. Ils suggèrent de couper le moteur de la voiture quand elle est à l'arrêt. Nous nous penchons également sur des choses de ce genre.

Le sénateur Kenny: Nous, les personnes plus âgées, avons froid la plupart du temps, si bien que nous avons besoin de chandails.

M. Dhaliwal: Je ne pense pas que nous sommes aussi sensibles à ce sujet. Mes enfants sont assurément beaucoup plus sensibles à ce que nous pouvons faire. La plupart d'entre nous suivent à l'heure actuelle un programme de recyclage. Nos enfants nous motivent. Le fait de travailler avec des jeunes pour effectuer le changement nous sensibilise donc davantage.

Les Canadiens relèveront le défi de réduire les émissions de gaz à effet de serre avec l'objectif d'une tonne. Il s'agit d'un changement de comportement qui viendra avec le temps. Nous essayons d'y parvenir par la publicité, les promotions et en encourageant les gens à acheter des appareils ménagers éconergétiques. Nous affectons également des fonds pour encourager les gens à effectuer ce changement. Nous nous tournons vers le secteur privé pour fournir des fonds.

Il y aura toute une gamme de programmes. Je suis d'avis que les Canadiens seraient disposés à payer un peu plus pour l'environnement, mais il est évident que la résistance augmente avec le coût.

Le sénateur Kenny: Je vous demandais simplement de nous fournir toutes les données que vous possédez. Ce n'est pas que nous ne vous croyons pas, monsieur le ministre, c'est que nous cherchons à quantifier cette situation d'une façon que le temps ne permet pas lors d'une audience de la sorte.

M. Dhaliwal: Nous vous fournirons cela.

Le président: Nous nous penchons sur l'efficacité des efforts déployés pour amener les gens à le faire. Je soupçonne que, dans quelques minutes, nous vous interrogerons sur le succès de la campagne actuelle.

Je pense que tout le monde dans l'industrie est au courant que le gouvernement a convenu, et cela a semblé calmer le milieu des affaires, d'un plafond de 15 \$ la tonne pour échanger ou acheter des crédits de droits d'émission. Comment en est-on arrivé là? C'est un beau chiffre tout rond, mais avons-nous demandé 20 \$ et ils ont suggéré 10 \$, alors nous avons tranché à 15 \$? Quel est la raison d'être de ce chiffre de 15 \$ la tonne? S'agit-il d'un montant que les grands émetteurs peuvent se permettre à notre connaissance? Ont-ils tous dit: «Parfait, 15 \$ c'est bon et nous pourrions vivre avec ce chiffre»?

Mr. Dhaliwal: Partly it is a negotiated figure. We said that we thought the range would be, over the long term, \$5 to \$10 a ton. The business community at the time were saying we were way too low and that it would be much higher than that. I think it was something that the business community could accept, but it was also something, in terms our risk as a government, that we could accept. Our range was between \$5 and \$10, and not above \$15 a ton, so it was negotiated, and both business and the government felt they could live with it.

The Chairman: There is international emission trading going on now. Do we know what the going rate is today?

Mr. Dhaliwal: My understanding is that it is between \$3 and \$7 a ton, depending on where you are. So far, it is within the \$5 to \$10 that we had predicted.

The Chairman: You said to Senator Spivak that the large emitters, in the aggregate, had to find 55 megatons, and that that was not voluntary but in fact mandatory. What happens if they do not find that? What is the penalty? How will it be assessed, and to whom? How can you break it down between this smokestack and that smokestack and say, "You owe \$1 and you owe \$14"?

Mr. Dhaliwal: That is a very good question, senator. One of the things we are working on now is how to implement that and how to ensure that all the large emitters fulfil their responsibilities if we have a covenant that gives a clear contract for them to provide that. If we do not have a covenant, we need a regulatory process. We would like to ensure that we do not have huge regulations and a huge staff inspecting every company. We expect compliance in some way. We are working with industry to make it simple and easy so they can comply.

This is a major work that Mr. Brown is doing now. He is trying to determine what sort of backstop we need to ensure that there is full compliance. Do we need financial penalties? Are there other things we can do? We want to develop that by working with the industry, and work is going on now on how to ensure that we can implement this and ensure that all companies, the large emitters, are doing it. We do not want companies to go right to the end of the period and say, "Sorry, we have not complied." We want to be able to progress and ensure that they carry out the reduction and the commitment that they have made, and this is part of the work that is being done now.

The Chairman: Will each large emitter, that is to say, each proprietorship that is a large emitter, each Corporation, undertake some kind of covenant or agreement or contract?

Mr. Dhaliwal: They have a choice or option. We are working with the different industrial sectors.

M. Dhaliwal: Il s'agit en partie d'un chiffre négocié. Nous avons dit qu'à notre avis la fourchette se situerait, à long terme, entre 5 et 10 \$ la tonne. À l'époque, le milieu des affaires a rétorqué que notre chiffre était beaucoup trop bas et que ce serait bien davantage que cela. Je pense que c'est quelque chose que le milieu des affaires pouvait accepter, mais c'était également quelque chose, pour ce qui est de notre risque en tant que gouvernement, que nous pouvions accepter. Notre fourchette se situait entre 5 et 10 \$, et pas au-dessus de 15 \$ la tonne, si bien que ce chiffre a été négocié, et aussi bien les entreprises que le gouvernement estimaient pouvoir vivre avec cela.

Le président: Il y a des mécanismes internationaux d'échange de droits d'émission en place actuellement. Savons-nous quel est le tarif en vigueur aujourd'hui?

M. Dhaliwal: D'après ce que je sais, il se situe entre 3 et 7 \$ la tonne, selon l'endroit où vous trouvez. Jusqu'à présent, cela se situe entre les 5 à 10 \$ que nous avions prédits.

Le président: Vous avez dit au sénateur Spivak que les grands émetteurs, dans l'ensemble, devaient trouver 55 mégatonnes, et que ce n'était pas volontaire mais en fait obligatoire. Qu'arrive-t-il s'ils ne trouvent pas ce montant? Quelle sera la pénalité? Comment sera-t-elle calculée, et imposée à qui? Comment pouvez-vous la répartir entre cette cheminée d'usine et celle-là et dire: «Vous devez 1 \$ et vous devez 14 \$»?

M. Dhaliwal: C'est une très bonne question, sénateur. L'une des choses sur lesquelles nous nous penchons actuellement est la façon d'appliquer cela et de s'assurer que tous les grands émetteurs assument leurs responsabilités si nous avons un engagement qui leur impose le contrat clair de fournir cela. Si nous n'avons pas d'engagement, il nous faut un processus réglementaire. Nous aimerions nous assurer de ne pas avoir de règlements volumineux et un personnel nombreux pour inspecter chaque entreprise. Nous espérons une certaine forme quelconque de respect des objectifs. Nous collaborons avec l'industrie pour rendre la chose simple et facile afin que les entreprises s'y conforment.

C'est un travail important qu'effectue actuellement M. Brown. Il essaie de déterminer quelle sorte de filet de sécurité il nous faut pour nous assurer un respect plein et entier des objectifs. Nous faut-il des amendes? Pouvons-nous faire d'autres choses? Nous voulons élaborer cela en collaborant avec l'industrie et des pourparlers sont en cours pour nous assurer de pouvoir mettre tout cela en œuvre et pour nous assurer que toutes les sociétés, les grands émetteurs, le font. Nous ne voulons pas que des entreprises attendent jusqu'à la fin de la période pour dire: «Désolé, nous n'avons pas respecté la règle.» Nous voulons être en mesure de progresser et de nous assurer qu'elles effectuent la réduction et respectent l'engagement qu'elles ont pris, et cela fait partie du travail qui est réalisé à l'heure actuelle.

Le président: Est-ce que chaque grand émetteur, c'est-à-dire chaque propriétaire qui est un grand émetteur, chaque société, prendra une sorte d'engagement ou signera une sorte d'entente ou de contrat?

M. Dhaliwal: Elles ont un choix ou une option. Nous collaborons avec les divers secteurs industriels.

The Chairman: An association could do it?

Mr. Dhaliwal: Yes. We are working with associations. They know what they are responsible for and what their share is. We will work with them as to how they want to divide that up.

The Chairman: Has anyone signed anything yet?

Mr. Dhaliwal: I do not know. I do not think we have any signatures on it yet. This is the ongoing work that we will do. We will be as flexible as possible for industry, either on the covenant or through a regulatory process.

The Chairman: You are confident about this, obviously. Do you have any kind of time line in mind as to when you will be able to say, "This sector of the economy, or this particular business, has in fact agreed to a covenant, and we have worked out the deal, and it is done and here it is"?

Mr. Dhaliwal: We hope that in the next three to six months we will have some good results. That is our objective. Whether we will or not, time will tell, but we hope in the next three to six months to have some concrete results from this.

Senator Spivak: On the subject of what works and what does not, even for emissions trading, I understand that the department will be doing a fairly extensive analysis of what is going in the United States, in Europe and other jurisdictions, such as California. Is that going on quickly, or will that take a while, or what is the story with that?

Mr. Dhaliwal: We are sitting down with industry and working with them. We know that in Britain, for example, they have used a covenant approach. They sat down with each sector and worked out and signed contracts. Some industries may want that; others may not. Our goal is to sit with the industries and work out a plan with each sector, and that is what we are doing now. Mr. Brown is doing this to ensure that we have a simple implementation program that industry can carry out and that we have an appropriate compliance program that is not bureaucratic but fairly easy for them to deal with.

Senator Christensen: During the debates prior to the signing of Kyoto, the provinces were putting forward rather vigorous opposition to the signing of that accord. Yet, in your presentation, you sort of implied that the provinces were doing a great deal. In the very short time that we have to meet our requirements, what steps are your departments taking to get the provinces onside and working with us?

Mr. Dhaliwal: It is very important for us to cooperate and work with the provinces if we are to be successful in meeting our Kyoto obligations. We want to look at any bilateral agreements that we can have with a province, and we are very open to

Le président: Une association pourrait le faire?

M. Dhaliwal: Oui, nous travaillons avec des associations. Elles savent de quoi elles sont responsables et quelle est leur part. Nous collaborerons avec elles pour savoir de quelle façon elles veulent répartir ce chiffre.

Le président: Est-ce que quelqu'un a signé quelque chose jusqu'à présent?

M. Dhaliwal: Je ne sais pas. Je ne pense pas que nous ayons déjà obtenu des signatures. C'est le travail que nous effectuerons en permanence. Nous serons aussi souples que possible pour l'industrie, soit à propos de l'engagement, soit par un processus réglementaire.

Le président: Vous avez de toute évidence confiance dans ce processus. Avez-vous en tête un quelconque calendrier pour savoir quand vous serez en mesure de dire: «Ce secteur de l'économie, ou cette entreprise particulière, a en fait accepté un engagement, et nous avons conclu le marché; c'est fait et nous en sommes là»?

M. Dhaliwal: Nous espérons obtenir quelques bons résultats au cours des trois à six prochains mois. C'est notre objectif. Y parviendrons-nous ou pas, seul le temps pourra le dire mais nous espérons obtenir quelques résultats concrets de cette démarche au cours des trois à six prochains mois.

Le sénateur Spivak: À propos de ce qui fonctionne et de ce qui ne fonctionne pas, même pour l'échange de droits d'émission, je crois comprendre que le ministère effectuera une analyse assez poussée de ce qui se passe aux États-Unis, en Europe et dans d'autres États comme la Californie. Est-ce que cela avance rapidement, ou est-ce que cela durera un moment, ou quel est le fin mot de l'histoire?

M. Dhaliwal: Nous sommes assis à la même table que l'industrie et nous collaborons avec elle. Nous savons qu'en Grande-Bretagne, par exemple, on a utilisé une approche d'engagement. Le gouvernement s'est assis avec chaque secteur et a élaboré et signé des contrats. Certaines industries voudront peut-être cela; d'autres peut-être pas. Notre objectif consiste à échanger avec les industries et à élaborer un plan avec chaque secteur, et c'est ce que nous faisons à l'heure actuelle. C'est ce que fait M. Brown pour s'assurer que nous avons un programme de mise en oeuvre simple que l'industrie peut appliquer et que nous avons un programme d'observation approprié qui n'est pas bureaucratique mais assez facile à exécuter.

Le sénateur Christensen: Durant les débats qui ont précédé la signature du Protocole de Kyoto, les provinces ont manifesté une opposition plutôt vigoureuse à la signature de cet accord. Toutefois, dans votre exposé, vous avez un peu laissé entendre que les provinces faisaient du bon travail. Dans ce très court laps de temps dont nous disposons pour remplir nos obligations, quelles mesures prennent vos ministères pour amener les provinces à participer et à collaborer avec nous?

M. Dhaliwal: Il est très important pour nous de coopérer et de collaborer avec les provinces si nous voulons parvenir à remplir nos obligations en vertu du Protocole de Kyoto. Nous voulons examiner n'importe quelle entente bilatérale possible avec une

bilateral agreements. We think it is important for the provinces, the municipalities and territories to adopt a Kyoto friendly program. Municipalities looking at building opportunities can increase insulation to reduce the cost of heating. Provincial governments, also within their own buildings, can look at ways to reduce greenhouse gas emissions.

One way we will be looking at it is through the \$1.7 billion we have announced in the budget, to see how we can leverage that money by working with the provinces. We could say, "Here are some funds. If you are willing to work with us and cooperate with us, you can leverage those funds."

Industry itself is also putting a lot of pressure on the provinces because they do not want to create a lot of duplication. They are saying, "Work with the provinces and ensure that we do not create overlap and duplication."

I gave the example of B.C. Hydro, which has set up a portfolio standard whereby 50 per cent of any additional power they need will come from renewable energy, so they have already started the process and are doing that.

We are encouraging other provinces, and one way we can do that is through bilateral agreements. Some provinces, of course, are doing more than others. Quebec has been a strong supporter and is doing more. Manitoba, for example, is looking at opportunities to build an east-west electrical infrastructure so they can take advantage of hydroelectricity they can produce and sell to Ontario. Every province has different priorities, and they are working with us to see how we can accomplish this. Of course, many of provinces will be looking towards some of the \$1.7 billion to support them.

The federal government also has other instruments that we are using, such as the \$3 billion infrastructure program we announced in the budget. We will be looking to utilize that money with a climate change screening as well to ensure that we get maximum benefit. For any infrastructure money that is spent, we need a screening of the climate change agenda. We can also say to the provinces, "You have to fulfil certain responsibilities and obligations under Kyoto to access certain funds." There is a variety of instruments we are looking to work with. Some provinces are doing a good job; others we need to work together with to do more.

Senator Christensen: Are you seeing cooperation?

Mr. Dhaliwal: Yes, I think we will see good cooperation. There was a lot of debate and a lot of tough words, but once we get over that, I think you will see more cooperation from provincial

province et nous sommes très ouverts à des ententes bilatérales. Nous estimons qu'il est important pour les provinces, les municipalités et les territoires d'adopter un programme respectueux du Protocole de Kyoto. Les municipalités qui examinent les possibilités de construction peuvent augmenter l'isolation pour réduire le coût du chauffage. Les gouvernements provinciaux, également dans leurs propres bâtiments, peuvent étudier les moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

L'une des façons, pour nous, d'examiner cette situation, c'est par le biais du montant de 1,7 milliard de dollars que nous avons annoncé dans le budget, afin de voir quel effet multiplicateur nous pourrions obtenir en collaborant avec les provinces. Nous pourrions leur dire: «Voici des fonds, si vous êtes disposées à travailler avec nous et à collaborer avec nous, vous pouvez multiplier ces fonds».

L'industrie elle-même exerce également beaucoup de pression sur les provinces parce qu'elle ne veut pas créer trop de duplication. Elle se dit: «Travaillons avec les provinces et assurons-nous de ne pas créer de chevauchement et de duplication».

J'ai cité l'exemple de B.C. Hydro, qui a instauré un quota en vertu de laquelle la moitié de toute l'électricité supplémentaire dont elle aura besoin proviendra de sources d'énergie renouvelable, et le processus est déjà enclenché et il fonctionne.

Nous encourageons les autres provinces, notamment par le biais d'ententes bilatérales. Il est évident que certaines provinces déploient plus d'efforts que d'autres. Le Québec a été un fervent partisan et en fait plus. Le Manitoba, par exemple, recherche des possibilités de bâtir une infrastructure électrique est-ouest afin de pouvoir profiter de l'hydroélectricité qu'il peut produire et vendre en Ontario. Chaque province a des priorités différentes et collabore avec nous pour voir de quelle façon nous pouvons atteindre ce but. Il est évident que bon nombre des provinces s'attendent à recevoir un coup de main avec une part du montant de 1,7 milliard de dollars.

Le gouvernement fédéral dispose également d'autres instruments que nous utilisons, comme le programme d'infrastructures de 3 milliards de dollars que nous avons annoncé dans le budget. Nous examinerons l'emploi de cette somme en faisant également un examen des facteurs entourant le changement climatique pour nous assurer d'en tirer un avantage maximal. Pour tout argent que nous dépenserons en infrastructures, il nous faut un examen dans le cadre du programme concernant le changement climatique. Nous pouvons également dire aux provinces: «Vous devez assumer certaines responsabilités et remplir certaines obligations en vertu du Protocole de Kyoto pour avoir accès à certains fonds.» Il existe tout un éventail d'instruments avec lesquels nous envisageons de travailler. Certaines provinces font du bon travail; nous devons collaborer avec d'autres pour en faire davantage.

Le sénateur Christensen: Prévoyez-vous une collaboration?

M. Dhaliwal: Oui, je pense que nous obtiendrons une bonne collaboration. Il y a eu de nombreux débats et beaucoup de paroles acrimonieuses, mais une fois que nous aurons surmonté

governments. I have had discussions with the Premier of Prince Edward Island and ministers from Manitoba, all of whom want to work with us.

Senator Christensen: One of the other things we are looking at in this whole package is the purchase of international emissions credits. How can we verify that we are buying actual credits?

Mr. Dhaliwal: They will be verified through an international organization. Perhaps Mr. Oulton can explain more about that.

Mr. David Oulton, Head, Climate Change Secretariat, Natural Resources Canada: That is currently in place. You can get credits now if you are doing projects, for example, that are certified in Third World countries. They can generate reductions that are usable in countries that have obligations. A process has been set up by the UN to ensure that those credits are producing real, verifiable reductions. In essence, they certify them so that you know you have valid currency. Any Canadian company wishing to go on the international market will know that they can buy these and that there is certification behind them. They would know that it is a good, solid credit.

Senator Christensen: As to the “one-tonne challenge” for individuals, most Canadians like a challenge. There must be a certain amount of leadership to create the challenge and the feeling that we are trying to meet a goal and that everyone must do his or her part.

During the last crisis, I did a total wrap on my house. I am now looking at ways by which I can meet my one-tonne challenge. For instance, an old hot water heater can be replaced with a newer one. Have you any idea, minister, as to what your one-tonne challenge will be?

Mr. Dhaliwal: That is a good question. I am having an energy audit done on my house to see what improvements I can make there. We had a vehicle which ran on a combination of natural gas and gasoline. We now have a vehicle that runs solely on natural gas. There are sometimes problems when you have a combination of both. This has forced us always to use natural gas and not gasoline.

I am more conscious of our thermostat. I also want to put in a programmable thermostat to reduce our heating costs. As well, my house has a solar panel which, I admit, I did not put in but which was there when I bought the house.

We can do little things. When you are not at home, you shut off your hot water heater. Because I have two homes, I shut off the hot water and turn down the thermostat in the house I am not occupying. I hope to do more than what is required to meet the one-tonne challenge.

cela, je pense que nous obtiendrons une plus grande collaboration de la part des gouvernements provinciaux. J'ai eu des discussions avec le premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard et avec des ministres du Manitoba, qui veulent tous collaborer avec nous.

Le sénateur Christensen: L'un des autres éléments que nous examinons dans tout cet ensemble est l'achat de crédits pour des droits d'émission internationaux. Comment pouvons-nous vérifier que nous achetons de véritables crédits?

M. Dhaliwal: La vérification sera effectuée par un organisme international. M. Oulton pourrait peut-être donner davantage d'explications sur ce sujet.

M. David Oulton, chef, Secrétariat du changement climatique, Ressources naturelles Canada: C'est actuellement en place. Vous pouvez obtenir des crédits dès maintenant si vous effectuez, par exemple, des projets qui sont certifiés dans des pays du Tiers monde. Ils peuvent engendrer des réductions qui sont utilisables dans des pays ayant des obligations. Un processus a été mis sur pied par les Nations Unies pour s'assurer que ces crédits produisent de véritables réductions vérifiables. Essentiellement, elles les certifient afin que vous sachiez que vous avez une monnaie valide. Toute société canadienne souhaitant se lancer sur le marché international saura qu'elle peut les acheter et qu'il y a une certification sous-jacente. Elle saura qu'il s'agit d'un bon crédit solide.

Le sénateur Christensen: Quant à «l'objectif d'une tonne» pour les particuliers, la plupart des Canadiens aiment relever un défi. Il faut un certain leadership pour lancer le défi et créer le sentiment que nous essayons d'atteindre l'objectif et que chacun doit faire sa part.

Durant la dernière crise, j'ai refait l'isolation complète de ma maison. J'étudie actuellement des moyens qui me permettraient d'atteindre mon objectif d'une tonne. Par exemple, on peut remplacer un vieux chauffe-eau par un autre plus neuf. Avez-vous une idée, monsieur le ministre, de la façon dont vous atteindrez votre objectif d'une tonne?

M. Dhaliwal: C'est une bonne question. Je vais faire faire une inspection énergétique de ma maison pour voir quelles améliorations je peux y apporter. Nous avions un véhicule qui fonctionnait à la fois au gaz naturel et à l'essence. Nous avons maintenant un véhicule qui fonctionne uniquement au gaz naturel. Il y a parfois des problèmes lorsque l'on a une combinaison des deux. Ceci nous a toujours obligés à utiliser du gaz naturel et pas de l'essence.

Je suis davantage conscient de notre thermostat. Je désire également installer un thermostat programmable pour réduire nos frais de chauffage. En outre, la maison possède un panneau solaire que, je dois admettre, je n'ai pas mis en service mais qui était là lorsque je l'ai achetée.

Nous pouvons faire de petites choses. Lorsque vous n'êtes pas à la maison, vous pouvez fermer votre chauffe-eau. Étant donné que j'ai deux maisons, je ferme le chauffe-eau et je baisse le thermostat dans celle que je n'occupe pas. J'espère pouvoir faire davantage que ce qui est exigé pour atteindre l'objectif d'une tonne.

Senator Christensen: As individuals, how do we measure those emissions?

Mr. Dhaliwal: The energy audit gives you an idea as to how well you are doing. Perhaps someone else can talk about how people can find out whether they are meeting their one-tonne challenge.

Mr. Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency, Natural Resources Canada: The minister mentioned the \$1.7 billion in the budget to be spent on climate change. Part of those funds will be dedicated to the one-tonne challenge. Over the course of the next few months more specific decisions will be made about how much of that \$1.7 billion goes to what areas, including the one-tonne challenge.

In the meantime, we are developing tools that Canadians can use. For example, if they have a furnace that is 25 years old and they want to buy a high efficiency furnace, they can use one of these tools to find out how much they will save. These tools will allow them to make these calculations themselves fairly readily. We want to make these tools available to everyone so that they can measure their own contribution.

Senator Kenny: On the subject of emissions trading, have you examined whether or not it is a viable policy for the government to purchase emissions in order to affect their price?

Mr. Dhaliwal: Are you asking: If the government were to purchase emissions would that have an effect on the price?

Senator Kenny: Obviously, it will have an effect. It will drive up the price. Therefore, there is a higher premium for people to save more. If you can buy one ton for a few bucks, you will buy the ton. However, if you have to pay thousands of dollars, you might look at obtaining more efficient equipment.

Mr. Dhaliwal: Emissions trading creates a situation where people go to the lowest cost first. Emissions trading is all about making sure that companies, which have the opportunity, at the lowest cost possible, can sell to those companies who have higher costs. They can buy and trade.

As far as government buying them, we expect the private sector to be out buying them, not government. If the government anticipated a shortfall, we could do it. However, we do not anticipate that the government will spend huge amounts of money buying credits.

Senator Kenny: You have thought about it seriously. You have examined it and you have rejected it is what you are telling me. It is not much different from the sort of policy Unocal had where they said, "If you have a vehicle more than 10-years old and you can get it to our parking lot, we will pay you \$400," or whatever amount it was, and they collected their emissions credits that way.

Le sénateur Christensen: En tant que particuliers, de quelle façon mesurons-nous ces émissions?

M. Dhaliwal: L'inspection énergétique vous donne une idée des résultats que vous obtenez. Quelqu'un d'autre pourrait peut-être parler de la façon dont les gens peuvent savoir s'ils atteignent leur objectif d'une tonne.

M. Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada: Le ministre a mentionné la somme de 1,7 milliard de dollars contenue dans le budget qui sera dépensée pour le changement climatique. Une partie de ces fonds sera consacrée à l'objectif d'une tonne. Au cours des prochains mois, des décisions plus spécifiques seront prises quant à la répartition de ce montant de 1,7 milliard de dollars dans quels domaines, y compris pour l'objectif d'une tonne.

Entre-temps, nous élaborons des outils que les Canadiens peuvent utiliser. Par exemple, s'ils ont une fournaise qui date de 25 ans et s'ils veulent en acheter une très efficiente, ils peuvent utiliser l'un de ces outils pour savoir combien ils économiseront. Ces outils leur permettront de faire eux-mêmes ces calculs assez facilement. Nous voulons mettre ces outils à la disposition de tout le monde afin que les Canadiens puissent mesurer leur propre contribution.

Le sénateur Kenny: À propos de l'échange de droits d'émission, avez-vous examiné si oui ou non il s'agit d'une politique viable pour le gouvernement d'acheter des émissions dans le but d'influencer leur prix?

M. Dhaliwal: Si le gouvernement venait à acheter des émissions, vous demandez-vous si cela aurait une incidence sur le prix?

Le sénateur Kenny: De toute évidence, cela aura une incidence. Cela fera monter le prix. Par conséquent, il y a un plus grand intérêt pour les gens à économiser davantage. Si vous pouvez acheter une tonne pour quelques dollars, vous l'achèterez. Cependant, si vous devez payer des milliers de dollars, vous pourriez envisager de vous procurer du matériel plus efficient.

M. Dhaliwal: L'échange de droits d'émission crée une situation dans laquelle les gens se tournent en premier lieu vers le moindre coût. L'échange de droits d'émission consiste à s'assurer que les entreprises qui en ont la possibilité, au coût le plus faible possible, peuvent vendre aux compagnies qui ont les coûts les plus élevés. Elles peuvent acheter et échanger.

Pour ce qui est de leur achat par le gouvernement, nous espérons que le secteur privé se décidera à les acheter, pas le gouvernement. Si le gouvernement venait à anticiper une pénurie, nous pourrions le faire. Toutefois, nous ne prévoyons pas que le gouvernement dépensera des sommes colossales pour acheter des crédits.

Le sénateur Kenny: Vous avez réfléchi sérieusement à la chose. Vous l'avez examinée et vous nous dites que vous l'avez rejetée. Ce n'est pas très différent du genre de politique qu'avait la compagnie Unocal lorsqu'elle disait: «Si vous avez un véhicule de plus de 10 ans et si vous pouvez l'amener sur notre terrain de stationnement, nous vous en donnerons 400 \$», ou peu importe le

It was probably the smartest \$400 that Unocal ever spent. It sounds a little silly to say, "We will buy your clunker," but we all know that in so doing they were getting the older cars off the road, which was a smart deal for the environment.

I am suggesting a variation on the theme. If you are telling me that the talented people we see around here have examined it, you have reviewed it and, after a thorough examination, you have rejected it and it is not workable, then that is terrific. If you have not, will you look at it?

Mr. Dhaliwal: There are some things we can do. For example, in the Forest 2020 initiative the government can encourage others to invest in those areas. There are also companies, such as B.C. Hydro which, at one time, paid \$50 for your old water heater when you replaced it with a new one. They gave you \$50 to encourage you to buy a more efficient one.

Senator Kenny: My question, minister, is simply this: Would it be cheaper to purchase the credits to drive up the price than to have a policy to subsidize new water heaters? That is all. Have you looked at it? If you have and you have determined that it does not make sense, then that is terrific. However, I have a feeling it might fit in and be more cost effective than some of the programs you are looking at. Do you have the figures that will demonstrate that?

Mr. Oulton: I suspect you raise this matter because in the plan published in November it said that one of the options being looked at was whether it would make sense for the government to look at purchases of international credits on the international market. That was one of the options that was going to be brought before ministers for further discussion.

Senator Kenny: I just want the figures.

Mr. Oulton: That is something that still needs to be looked at. The idea behind it was not one of buying credits now, because the market is very thin right now and there are few international credits, it was, rather, once you got to the first commitment period, 2008 to 2012, you would be in a situation where the government could sit back and answer the question: "What is the cost of us using our resources to buy credits versus the cost of actually helping Canadians reduce in Canada?" It is hard to make that decision now in abstraction from when you are actually down the road. The investment that is being put in now is all being put into Canadian reductions because what you can do best now is get reductions in the Canadian market so that you do not have to buy international credits. It was put in there as a contingency to consider in the event that you were in a situation where you do have an active international market. The thought was that you would not affect the international price much at that time because

montant dont il s'agissait, et elle accumulait ses crédits pour les droits d'émission de cette façon. C'était probablement la somme de 400 \$ la plus intelligemment dépensée par Unocal. Cela a l'air un peu stupide de dire: «Nous achèterons votre vieille guimbarde», mais nous savons tous qu'en faisant cela, la compagnie débarrassait la route des vieilles voitures, ce qui était une bonne chose pour l'environnement.

Je suggère une variante du thème. Si vous me dites que les personnes talentueuses ici présentes l'ont examinée, que vous l'avez étudiée et qu'après un examen minutieux vous l'avez rejetée car ce n'est pas réalisable, alors c'est formidable. Si ce n'est pas le cas, allez-vous le faire?

M. Dhaliwal: Il y a des choses que nous pouvons faire. Par exemple, dans le cadre de l'initiative Forêt 2020, le gouvernement peut encourager d'autres intervenants à investir dans ces domaines. Il existe également des sociétés, comme B.C. Hydro, qui, à un moment donné, ont versé 50 \$ pour votre vieux chauffe-eau lorsque vous l'avez remplacé par un neuf. Elles vous ont donné 50 \$ pour vous encourager à en acheter un plus efficace.

Le sénateur Kenny: Ma question, monsieur le ministre, est simplement la suivante: coûterait-il moins cher d'acheter les crédits pour faire monter le prix plutôt que d'avoir une politique de subvention de nouveaux chauffe-eau? C'est tout. Avez-vous étudié cette question? Si vous l'avez fait et si vous avez décidé que cela n'a pas de bon sens, alors c'est formidable. Toutefois, j'ai le sentiment que cela pourrait marcher et être plus rentable que certains des programmes que vous envisagez. Avez-vous les chiffres pour démontrer cela?

M. Oulton: Je soupçonne que vous soulevez cette question parce que, dans le plan publié en novembre, on disait que l'une des options envisagées consistait à savoir s'il serait sensé pour le gouvernement d'envisager d'acheter des crédits internationaux sur le marché international. C'était l'une des options qui devait être présentée aux ministres à des fins de discussion.

Le sénateur Kenny: Je veux simplement les chiffres.

M. Oulton: C'est une chose qu'il faut encore examiner. L'idée sous-jacente n'était pas d'acheter des crédits maintenant, parce que le marché est très limité à l'heure actuelle et il y a peu de crédits internationaux; une fois arrivés à la première période d'engagement, de 2008 à 2012, vous vous retrouveriez plutôt dans une situation où le gouvernement pourrait prendre du recul et répondre à la question suivante: «Quel est pour nous le coût pour utiliser nos ressources en vue d'acheter des crédits comparativement au coût pour aider réellement les Canadiens à réduire les émissions au Canada?» Il est difficile de prendre cette décision maintenant en faisant abstraction de ce qui va se passer vraiment à l'avenir. Le montant qui est investi actuellement est consacré intégralement à des réductions d'émissions canadiennes parce que la meilleure solution actuelle consiste à obtenir des réductions sur le marché canadien afin de ne pas avoir à acheter des crédits internationaux. Cela a été mentionné là comme une

it would be such a big market. The bigger issue is whether you are better off using that money domestically.

Senator Kenny: When it is a low market, you can get them cheaply. In fact, you make the market. Do you understand what I am saying?

Mr. Oulton: Yes.

Mr. Dhaliwal: Part of the \$1.7 billion will be based on the cost of carbon for the different programs. That will be examined. How do we get the maximum bang for the dollar that we spend?

Senator Kenny: You might get a better bang this way.

Mr. Dhaliwal: That is right. We have to examine the costs of carbon and where we get the maximum for the dollar we spend. That will be part of the analysis.

Senator Kenny: My question was: 'Have you had a chance to examine that? Mr. Oulton implies you have not. When you do, we would like to see your numbers. We would like to see your scratchpad.'

Mr. Dhaliwal: These are Canadian programs. When we evaluate how to spend that \$1.7 billion, one of our concerns will be the cost of carbon and another is the coal benefits that we must take into consideration.

The Chairman: I am not sure I understand one aspect of the question. Minister, you said quite rightly that people will go for the best cost. Individuals may say, "I do not mind paying a couple of bucks more on my electrical bill this month to help out." However, if I am in big business, and I answer to shareholders, I will want to tell them that I have achieved the non-penalty status in my obligations under the covenant in the least expensive way possible.

There is one aspect of the answer to Senator Kenny's question which I do not yet understand. Would the Government of Canada intentionally use its buying power to, in effect, manipulate the market? The object of this exercise is to reduce emissions, not to set up trading. If I operate a smokestack that has a lot of time left on it, and I can buy my way out of this for \$2 or \$3 a megaton, then that is what I would do. The optimum price from the standpoint of what we want the end result to be per megaton is \$14.99. At that point, I would look at my smokestack and say, "It is cheaper for me to put on a scrubber than to pay \$14.99, and I do not get any help from the government until I get to \$15 and a bit."

Part of Senator Kenny's question was whether we have contemplated manipulating the market to that extent.

éventualité à envisager au cas où vous seriez en présence d'un marché international actif. L'idée est que vous n'influenceriez pas beaucoup le prix international à ce moment-là parce qu'il s'agirait d'un marché en effervescence. Le principal enjeu consiste à savoir si vous faites mieux d'utiliser cet argent à l'intérieur du pays.

Le sénateur Kenny: Lorsque le marché est peu actif, vous pouvez les obtenir à bon marché. En réalité, c'est vous qui façonnez le marché. Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Oulton: Oui.

M. Dhaliwal: Une partie des 1,7 milliard de dollars sera tributaire du coût du carbone pour les différents programmes. Nous examinerons cela. Comment tirer le maximum de l'argent que nous dépensons?

Le sénateur Kenny: De cette façon, vous pourriez en avoir davantage pour votre argent.

M. Dhaliwal: C'est exact. Nous devons examiner les coûts du carbone et le meilleur rendement sur l'argent investi. Cela fera partie de l'analyse.

Le sénateur Kenny: Ma question était la suivante: Avez-vous eu la chance d'examiner cela? M. Oulton laisse entendre que vous ne l'avez pas fait. Lorsque vous le ferez, nous aimerions voir vos chiffres. Nous aimerions voir vos feuilles de calcul.

M. Dhaliwal: Ce sont des programmes canadiens. Lorsque nous évaluerons la façon de dépenser ce montant de 1,7 milliard de dollars, l'un de nos critères sera le coût du carbone et un autre sera les avantages du charbon que nous devons prendre en considération.

Le président: Je ne suis pas certain de bien comprendre un des volets de la question. Monsieur le ministre, vous avez dit très justement que les gens opteront pour le meilleur coût. Il est possible que les particuliers disent: «Cela ne me dérange pas de payer quelques dollars de plus sur ma facture d'électricité ce mois-ci pour apporter ma contribution.» Cependant, si je suis en affaires et si je dois répondre aux actionnaires, je voudrai leur dire que j'ai assumé mes obligations de la façon la moins coûteuse possible et sans pénalité dans le cadre de l'engagement.

C'est un aspect de la réponse à la question du sénateur Kenny que je ne comprends toujours pas. Est-ce que le gouvernement du Canada utiliserait intentionnellement son pouvoir d'achat pour, en fait, manipuler le marché? Cet exercice a pour objet de réduire les émissions, pas d'instaurer un échange. Si j'exploite une cheminée d'usine qui a encore une longue durée de vie, et si je peux m'en sortir en payant 2 ou 3 \$ la mégatonne, c'est ce que je ferai. Du point de vue du résultat final que nous souhaitons atteindre par mégatonne, le prix optimal est de 14,99 \$. À ce niveau-là, je regarderais ma cheminée d'usine et je me dirais: «C'est moins coûteux pour moi d'ajouter un absorbeur que de payer 14,99 \$ et je n'obtiens pas d'aide du gouvernement tant que je n'atteins pas 15 \$ et des poussières.»

Une partie de la question du sénateur Kenny demandait si nous avions envisagé de manipuler le marché à cette fin.

Senator Kenny: I object. There has not been a whisper of manipulation here, chair. It is about participating actively in the market.

The Chairman: Have we considered participating actively in the market?

Mr. Dhaliwal: We are certainly not interested in affecting the market price. We do not plan to have a program. Some of these decisions will be made by the private sector.

If it will cost company A \$10 to make improvements within their own company, when they can get company B to do it for \$5, it is to everyone's advantage to have company B do it, because overall we are reducing greenhouse gas emissions at a lower cost. For me to buy from company B at \$12, when I could do it at \$10, then I would do it within my shop.

When you have an emissions trading system, you catch the lower hanging fruit, as they say. In that way you have the maximum bang for the least amount of dollars to reduce greenhouse emissions. That is the fundamental concept of emissions trading.

The government has no plan to disrupt that market system. There might be something in the future, however, if we are short on targets. Currently, we have no plan to buy and sell carbon.

Senator Milne: Regarding the one-tonne challenge, this committee may have some mutual benefits that could be shared. We could assist by advertising for you how people can meet the one-tonne challenge. There are certain people on this committee who have some expertise in getting ink out there in front of the public. That is very important because there has not yet been enough publicity on this particular issue.

You spoke about Forest 2020. I should like to know a bit more about the program. I would caution you about ever claiming that this will help to diversify farm incomes. As the owner of a 50-acre forest lot, let me tell you the realities of trying to grow Christmas trees unless you have a large acreage of land. When we first started with Christmas trees, we cut every second tree and let the ones in between grow as permanent trees.

Starting from eight years after we bought the land to about 15 years after we bought the land, there was a certain amount of income coming in every December or November. Then, for the next 20 years there was nothing. There was no income whatsoever but there were still costs. For the next crop we got a few thousand dollars, but not much more. It will be another 10 years before we can get another crop off the land.

I caution you that, when you talk about diversifying farm income, it will certainly not work that way.

Le sénateur Kenny: Objection. Il n'y a pas eu ici la moindre allusion à une manipulation, monsieur le président. Il s'agit d'une participation active au marché.

Le président: Avez-vous envisagé de participer activement au marché?

M. Dhaliwal: Nous ne sommes assurément pas intéressés à influencer le prix du marché. Nous n'envisageons pas d'avoir un programme. Certaines de ces décisions seront prises par le secteur privé.

S'il en coûte 10 \$ à la société A pour apporter des améliorations au sein de sa propre entreprise, alors qu'elle pourrait le faire faire par la société B pour 5 \$, il est avantageux pour tout le monde que ce soit la société B qui intervienne, parce que nous réduisons globalement les émissions de gaz à effet de serre à un coût moindre. Pour moi, acheter de la société B à 12 \$ alors que je pourrais le faire pour 10 \$, alors je le ferais dans ma propre entreprise.

Lorsque vous avez un système d'échange de droits d'émission, vous attrapez le fruit le plus accessible, comme on dit. De cette façon, vous tirez le rendement maximum de votre investissement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'est le concept fondamental de l'échange de droits d'émission.

Le gouvernement n'envisage pas de perturber le système du marché. Cependant, il pourrait se passer quelque chose à l'avenir si nous n'atteignons pas les objectifs. À l'heure actuelle, nous n'avons aucun plan pour acheter et vendre du carbone.

Le sénateur Milne: À propos de l'objectif d'une tonne, notre comité pourrait offrir des avantages communs qui pourraient être partagés. Nous pourrions vous aider en annonçant pour vous de quelle façon les gens peuvent atteindre l'objectif d'une tonne. Il y a, au sein de notre comité, des personnes qui ont une certaine expertise pour rendre publiques les questions abordées. C'est très important car il n'y a pas eu, jusqu'à présent, suffisamment de publicité sur ce sujet en particulier.

Vous avez parlé de Forêt 2020. J'aimerais en savoir davantage sur ce programme. Je vous mets en garde de ne jamais prétendre que cela aidera à diversifier les revenus agricoles. En tant que propriétaire d'un boisé de 50 acres, permettez-moi de vous présenter les réalités d'un essai de plantation d'arbres de Noël, à moins d'avoir une grande superficie de terres. Lorsque nous avons commencé à planter des arbres de Noël, nous coupions un arbre sur deux et nous laissions les autres pousser comme arbres permanents.

Entre la huitième et la quinzième année suivant l'achat de la terre, nous avions un certain revenu qui rentrait chaque année en décembre ou en novembre. Ensuite, nous n'avons plus eu aucun revenu pendant 20 ans. Il n'y avait aucun revenu mais il y avait toujours des coûts. Pour la récolte suivante, nous avons obtenu quelques milliers de dollars, mais pas beaucoup plus. Il faudra 10 ans avant de tirer une autre récolte de la terre.

Je vous mets en garde, lorsque vous parlez de diversification des revenus agricoles, que cela ne fonctionnera assurément pas de cette façon.

I do see some diversification in farm income if the government can do something about the production of ethanol. Meeting the one-tonne challenge will be much easier if people can have much more readily available fuel that contains ethanol to use in their cars. Will the government move on this? Is it starting to fund the groups of people who want to build some of these plants? It is high time it happened.

Mr. Dhaliwal: That is a good question. I met with a rural caucus on this very issue. We do have some existing programs like the 10 cents per litre excise tax that was exempted for ethanol. We have \$140 million in loan guarantees to support it. We are investing large amounts of money in R&D.

We said clearly in our climate change plan that we want to improve the production and use of ethanol. In fact, we have laid out a fairly ambitious plan that by the year 2010 we would like to have 1.4 billion litres of ethanol used, which is a seven-fold increase from what we use now.

Part of the discussion on the \$1.7 billion is: "What more can we do for renewable energy?" Ethanol, of course, will be part of that discussion on how we can improve the use of ethanol as well as ensure that it is produced within Canada. This will be very important. The matter was also mentioned in the last budget.

Senator Milne: They keep mentioning it, but I never see actual footings being set for more plants. That is what is needed.

Mr. Dhaliwal: Good progress is being made. Some of the provincial governments recently announced increases in tax reductions. In Manitoba, I believe, there was an announcement of a reduction of 12 cents or 14 cents a litre.

At the last meeting of the ministers of energy, I raised the issue of whether we could have a mandate for ethanol use. We could not obtain a consensus, but we now have a committee to determine if we can have a national strategy for increased use of ethanol. Work is being done. There is more progress in some provinces than others.

Senator Milne: Are you relying on the provinces to do this?

Mr. Dhaliwal: No, we are taking the lead role.

Senator Milne: I was hoping that some of the federal money would be for this and also for R&D on biodiesel.

Mr. Dhaliwal: Yes, part of the debate that will happen in the ad hoc climate change committee will be regarding the funds being spent. One of the areas of discussion is ethanol and what more the federal government could do. I cannot give you the ultimate position because it will be a collective decision as to how we spend that money. We have given serious consideration to ethanol.

Je peux voir une certaine diversification des revenus agricoles si le gouvernement peut faire quelque chose à propos de la production d'éthanol. Atteindre l'objectif d'une tonne sera beaucoup plus aisé si les gens peuvent avoir plus facilement accès à un carburant contenant de l'éthanol pour utiliser dans leurs voitures. Le gouvernement bougera-t-il à cet égard? Commence-t-il à financer des groupes de gens qui veulent construire de telles usines? Il est grand temps que cela arrive.

M. Dhaliwal: C'est une bonne question. J'ai eu une rencontre avec un caucus rural sur cette question. Nous n'avons pas de programmes en cours comme la taxe d'accise de 10 cents le litre qui ne s'appliquait pas à l'éthanol. Nous avons des garanties de prêts de 140 millions de dollars pour appuyer cette initiative. Nous investissons de gros montants en R-D.

Dans notre Plan sur les changements climatiques, nous avons déclaré clairement que nous souhaitons améliorer la production et l'utilisation d'éthanol. En fait, nous avons élaboré un plan assez ambitieux car nous aimerions avoir, d'ici l'an 2010, 1,4 milliard de litres d'éthanol utilisés, soit sept fois plus que la consommation actuelle.

Une partie de la discussion portant sur les 1,7 milliard de dollars s'appuie sur la question suivante: «Que pouvons-nous faire de plus pour l'énergie renouvelable?» L'éthanol sera évidemment au menu de cette discussion sur la façon d'améliorer l'utilisation de l'éthanol, tout en s'assurant qu'il sera produit au Canada. Ce sera un argument très important. La question a également été mentionnée dans le dernier budget.

Le sénateur Milne: On n'arrête pas de le mentionner mais je n'ai jamais rien vu se concrétiser pour construire de nouvelles usines. C'est ce qu'il faut.

M. Dhaliwal: Des progrès sérieux sont en cours. Certains des gouvernements provinciaux ont annoncé récemment des augmentations des réductions fiscales. Au Manitoba, je crois, on a annoncé une réduction de 12 ou 14 cents le litre.

Lors de la dernière rencontre des ministres de l'Énergie, j'ai demandé si nous pourrions obtenir un mandat pour l'utilisation de l'éthanol. Nous ne sommes pas parvenus à un consensus mais nous avons maintenant un comité chargé d'examiner si nous pouvons avoir une stratégie nationale concernant l'utilisation accrue de l'éthanol. Des travaux sont en cours. Certaines provinces sont plus avancées que d'autres.

Le sénateur Milne: Vous fiez-vous aux provinces pour y parvenir?

M. Dhaliwal: Non, nous assumons le rôle de chef de file.

Le sénateur Milne: J'espérais qu'une partie des fonds fédéraux serait consacrée à cela et aussi à la R-D sur le biodiesel.

M. Dhaliwal: Oui, une partie des discussions qui se dérouleront au sein du comité spécial sur le changement climatique concernera la façon de dépenser les fonds. L'un de sujets de discussion est l'éthanol, pour savoir ce que le gouvernement fédéral pourrait faire de plus. Je ne peux pas vous donner la position ultime parce que ce sera une décision collective à propos de la façon de dépenser cet argent. Nous avons étudié sérieusement l'éthanol.

Senator Kenny: I was not going to raise this issue, but since Senator Milne has brought the subject to our attention, I cannot help but ask you to comment on the issue from a leadership perspective. I know you are aware of the questions that currently reside on the Senate Order Paper. There are 50 questions to every minister and every Crown corporation. One of those questions has to do with the use of ethanol. It has to do with those vehicles that are not operating on natural gas or on propane or on some clean fuel. It points out to the ministers that there are two different stations, different companies, neither of which I know of anyone around this table has an investment in, that are within five kilometres of the Peace Tower that provide ethanol at 10 to 12 per cent blend at exactly the same price as their regular gasoline, and they have been doing that for a number of years.

I can tell you with assurance that on the previous two occasions when I have asked the question, there has been an appallingly low response from your colleagues in cabinet about asking their chauffeurs to take their cars five kilometres to fill up with an ethanol blend, even if it is a very low ethanol blend. These questions have just come on the Order Paper — it is an annual event, as you would appreciate — again at the start of the new fiscal year.

Is there anything you can do to encourage your colleagues? We know you provide leadership in terms of your vehicle, and we heard you just discuss it now. However, can you encourage your colleagues to set an example by driving those five kilometres just down to the Queensway? Two stations straddle the Queensway, one on each side. They are open for business. The price is identical. Can you help us with this? Can you crack the whip?

Mr. Dhaliwal: Let me say to Senator Kenny that he has done a tremendous amount of work on the use of alternative fuels, and I commend him for his good work and his bill in the house. I have been very supportive. He has come a long way. He is forcing government to move not only to use ethanol but to use alternative fuels.

I know that some departments have done a better job than others. I think that at NRCan, we have a good record, and we will continue to improve. Other departments need to do more.

I hope that more and more of my colleagues and others will move towards alternate fuels, particularly the use of ethanol. I will ensure that they are aware of this opportunity that exists and encourage them to do that.

I can tell you my own experience. I remember back in the 1980s, I converted my 1979 Cutlass Oldsmobile to propane. I saved 50 per cent on the running costs every month. My maintenance costs dropped 30 to 35 per cent. The engine life doubled. I think my engine life went to 350,000 kilometres, and it still ran like new. You could barely hear the engine. There is

Le sénateur Kenny: Je n'avais pas l'intention de soulever cette question mais, puisque le sénateur Milne a porté le sujet à notre attention, je ne peux m'empêcher de solliciter vos commentaires sur la question dans une perspective de leadership. Je sais que vous êtes au courant des questions qui figurent actuellement au *Feuilleton* du Sénat. On pose 50 questions à chaque ministre et à chaque société d'État. L'une de ces questions porte sur l'utilisation de l'éthanol. Elle concerne les véhicules qui ne fonctionnent pas au gaz naturel ou au propane ou avec un carburant écologique. Elle indique aux ministres qu'il y a deux stations-service différentes, de deux compagnies différentes, dans lesquelles aucune des personnes assises à cette table n'a à ma connaissance investi, qui sont situées à moins de cinq kilomètres de la Tour de la paix et vendent de l'éthanol en mélange à 10 ou 12 p. 100 exactement au même prix que l'essence ordinaire, et elles le font depuis plusieurs années.

Je peux vous dire avec assurance que, lors des deux occasions précédentes où j'ai posé la question, il y a eu une réaction étonnamment faible de vos collègues du cabinet pour demander à leurs chauffeurs de parcourir cinq kilomètres pour faire le plein de leurs voitures avec un mélange à l'éthanol. Ces questions viennent tout juste de refaire surface au *Feuilleton* — c'est un événement annuel, comme vous le remarquerez — au début du nouvel exercice financier.

Pouvez-vous faire quelque chose pour encourager vos collègues? Vous savez que vous êtes un chef de file en ce qui concerne votre véhicule, et nous venons de vous en entendre parler. Toutefois, pouvez-vous encourager vos collègues à donner l'exemple en parcourant ces cinq kilomètres jusqu'au Queensway? Deux stations-service encadrent le Queensway, une de chaque côté. Elles sont en affaires. Le prix est identique. Pouvez-vous nous aider dans ce cas? Pouvez-vous fouetter les troupes?

M. Dhaliwal: Permettez-moi de dire au sénateur Kenny qu'il a fait un travail formidable au sujet de l'utilisation des combustibles de remplacement, et je le félicite pour son bon travail et pour son projet de loi déposé en Chambre. Je l'ai appuyé fortement. Il a fait du chemin. Il oblige le gouvernement à bouger, non seulement pour utiliser l'éthanol, mais aussi pour utiliser d'autres carburants.

Je sais que certains ministères ont fait un meilleur travail que d'autres. Je pense qu'à NRCan nous avons un bon dossier et que nous continuerons à nous améliorer. D'autres ministères ont besoin d'en faire davantage.

J'espère que de plus en plus de mes collègues et d'autres se tourneront vers des carburants de remplacement, en particulier en utilisant l'éthanol. Je m'assurerais qu'ils sont au courant de cette option disponible et je les encouragerai à le faire.

Je peux vous parler de ma propre expérience. Je me rappelle que, dans les années 80, j'ai converti au propane ma voiture Oldsmobile Cutlass de 1979. J'ai économisé chaque mois 50 p. 100 du coût d'utilisation. Mes frais d'entretien ont baissé de 30 à 35 p. 100. La durée de vie du moteur a doublé. Je pense que ma voiture a parcouru 350 000 kilomètres et le moteur était

tremendous opportunity with alternate fuels, and we have to take advantage of it.

Senator Kenny: The story has it that you converted an entire taxi fleet to it and became rich in the process and cleaned up the environment in the lower mainland almost single-handedly. What we are asking you to do is to head over to 311-S —

Mr. Dhaliwal: I never challenge senators on their statements.

Senator Kenny: — and to knock on the door of the guy who lives in 311-S and see if he can get a document before cabinet, or have him say, “Anyone who wants to continue to sit around this table next week better bring me a receipt showing that you filled up at the right place with the right fuel.” Maybe that is the ticket to cabinet. “As you come in, leave your receipt at the door. If you do not have one, take the five-minute ride down and come back with a full tank.” That would be a good system.

Mr. Dhaliwal: I will do whatever I can to convince my colleagues to take your excellent advice. I will pass that on to them. I will also send the minutes of this meeting to all of them.

Senator Kenny: Senator Milne mentioned this. I was just dotting the Is and crossing the Ts.

Senator Milne: The use of ethanol and biodiesel has been a concern of mine for quite some time. It would be an easy solution for many people.

The Chairman: It is not difficult to imagine — to oversimplify it — the proprietors of the service stations to which other government vehicles just in this town alone go waking up one Thursday morning and saying, “What happened to all my business?” If it is all over there, that guy will pick up the phone to whoever supplies the gasoline and say, “Send me some ethanol now.”

Senator Kenny: Watch the price go up.

The Chairman: We will leave that part out.

Mr. Dhaliwal: When I was in Quebec recently, I rode on a biogas bus. This is actually doing quite well. They have a person who is using biodiesel. This program is working extremely well. As you know, in the budget we reduced the excise tax on that as well. That will lend more support to that. This is something that can be done fairly easily. They have someone who distributes this, and it is working very well. They have a mini bus and a number of buses that they call biogas buses, but they use biodiesel.

Senator Milne: The first diesel engine invented by Rene Diesel ran on vegetable oil.

Senator Finnerty: The issue of ethanol use was one that I was excited about when I thought you and Minister Goodale were going to fast-track this. However, that has not happened. All kinds of people ask me, “When will we get ethanol?” The

encore comme neuf. Vous pouviez à peine l’entendre. Il y a des options formidables avec les carburants de remplacement et nous devons en profiter.

Le sénateur Kenny: On raconte que vous avez converti une flotte entière de taxis et que vous êtes devenu riche en le faisant et que vous avez nettoyé presque seul l’environnement dans le Lower Mainland. Ce que nous vous demandons de faire, c’est de vous diriger vers la pièce 311-S...

M. Dhaliwal: Je ne conteste jamais les déclarations des sénateurs.

Le sénateur Kenny: ... et de frapper à la porte du gars qui travaille au 311-S et de voir s’il peut transmettre un document au cabinet ou dire: «Quiconque veut continuer à siéger à cette table la semaine prochaine ferait mieux de m’apporter un reçu indiquant avoir fait le plein au bon endroit avec le bon carburant». C’est peut-être le laissez-passer pour le Cabinet. «En entrant, laissez votre reçu à la porte. Si vous n’en avez pas, prenez cinq minutes pour y aller et revenez avec le plein.» Ce serait un bon système.

M. Dhaliwal: Je ferai tout mon possible pour convaincre mes collègues de suivre votre excellent conseil. Je leur passerai le mot. Je leur enverrai également le compte rendu de cette réunion.

Le sénateur Kenny: Le sénateur Milne a mentionné cela. Je ne faisais qu’insister en mettant les points sur les i.

Le sénateur Milne: L’utilisation de l’éthanol et du biodiesel me préoccupe depuis quelque temps déjà. Ce serait une solution facile pour bien des gens.

Le président: Ce n’est pas difficile d’imaginer — en simplifiant à l’extrême — les propriétaires des stations-service où vont les autres véhicules du gouvernement, dans cette ville seulement, se réveiller un jeudi matin et se dire: «Qu’est-il arrivé à mon commerce?» Si tout se passe là-bas, ce gars téléphonera à son fournisseur d’essence et lui dira: «Envoyez-moi de l’éthanol tout de suite.»

Le sénateur Kenny: Surveillez la hausse des prix.

Le président: Nous laisserons cela de côté.

M. Dhaliwal: Lors d’un récent séjour à Québec, j’ai pris un autobus consommant du biométhane. Cela fonctionne réellement assez bien. Ils ont une personne qui utilise le biodiesel. Ce programme fonctionne extrêmement bien. Comme vous le savez, dans le budget nous avons également réduit la taxe d’accise sur ce carburant. Cela permettra d’appuyer davantage cette initiative. C’est quelque chose que l’on peut faire assez facilement. Il y a quelqu’un qui le distribue et cela fonctionne assez bien. Ils ont un mini-bus et un certain nombre d’autobus qu’ils appellent des autobus au biométhane, mais ils utilisent du biodiesel.

Le sénateur Milne: Le premier moteur diesel inventé par Rudolph Diesel fonctionnait à l’huile végétale.

Le sénateur Finnerty: Je me suis passionnée pour la question de l’utilisation de l’éthanol lorsque je pensais que le ministre Goodale et vous-même alliez faire accélérer cette initiative. Cependant, cela n’est pas arrivé. Toutes sortes de gens m’ont

knowledgeable consumers know that it is cheaper to run your car on ethanol, as well as more efficient. When I was driving across the States to attend a conference in San Francisco, I was surprised at how many places had ethanol stations. It was wonderful. I kept hoping that this would happen soon in Canada.

Mr. Dhaliwal: One of the areas that we will be discussing as part of the allocation of the \$1.7 billion is what more we can do on promoting ethanol.

Senator Finnerty: When the caucus comes to North Bay next summer, I want them to fill up at the ethanol station in Winnipeg and drive back home and see the difference.

The Chairman: Minister, you referred a moment ago to the ad hoc cabinet committee, which is relatively new. The Deputy Minister of the Environment mentioned in testimony before a committee of the other place that you and Minister Anderson are both now reporting on this file to the new ad hoc committee through Minister Vancief. Have I got that right?

Mr. Dhaliwal: Yes.

The Chairman: Can we draw any connotation about ethanol from that? Does that complicate, in your view, as I think it does in mine, the question of who is in charge here?

Mr. Dhaliwal: We have always had a climate change committee working. That goes back to the time we started dealing with Kyoto.

The Chairman: Yes, but it was not chaired by the Minister of Agriculture.

Mr. Dhaliwal: No, it was chaired by someone else, and more recently it is chaired by the Minister of Agriculture.

The decision that will be made on the allocation will be based on a collective decision that will be recommended to cabinet. The Minister of Finance, and others, will be there as well. It is a fairly large committee involving many ministers, and their input will be put into the end-decision. All ministers will be putting forward what they think are important proposals, and there will be some tough discussion. We will have to, at the end of the day, decide how that is allocated.

Mr. Vancief is a big supporter of ethanol, as you know. He recognizes how important it is for the farming community as well as the overall environment. I am sure he will articulate his positive view toward it. Whether he will be able to sway one or the other, it is not for me to say. Certainly, I think there is good support around the table for supporting ethanol. The question is how much.

demandé: «Quand aurons-nous de l'éthanol?» Les consommateurs avertis savent qu'il est moins coûteux de faire rouler votre voiture à l'éthanol, et plus efficient aussi. Lorsque j'ai traversé les États-Unis en voiture pour assister à une conférence à San Francisco, j'ai été surprise par le nombre de stations-service qui vendaient de l'éthanol. C'était magnifique. Je n'arrêtais pas d'espérer que cela arriverait bientôt au Canada.

M. Dhaliwal: L'un des sujets de discussion dans le cadre de la répartition du montant de 1,7 milliard de dollars concerne les efforts supplémentaires que nous pouvons déployer pour promouvoir l'éthanol.

Le sénateur Finnerty: Lorsque le caucus se rendra à North Bay l'été prochain, je veux voir les membres faire le plein à la station-service d'éthanol à Winnipeg et retourner à la maison pour voir la différence.

Le président: Monsieur le ministre, vous avez parlé il y a un instant du comité spécial du cabinet, qui est relativement nouveau. Le sous-ministre de l'Environnement a mentionné dans son témoignage devant un comité de l'autre chambre que le ministre Anderson et vous-même relevez maintenant, dans ce dossier, du nouveau comité spécial par l'intermédiaire du ministre Vancief. Ai-je bien compris?

M. Dhaliwal: Oui.

Le président: Pouvons-nous en tirer des conclusions au sujet de l'éthanol? Est-ce que cela complique à votre point de vue, comme au mien, la question de savoir qui est responsable de ce dossier?

M. Dhaliwal: Nous avons toujours eu en place un comité sur le changement climatique. Cela remonte à l'époque où nous avons commencé à traiter la question du Protocole de Kyoto.

Le président: Oui, mais il n'était pas présidé par le ministre de l'Agriculture.

M. Dhaliwal: Non, il était présidé par quelqu'un d'autre, et depuis peu il est présidé par le ministre de l'Agriculture.

La décision qui sera prise quant à la répartition du montant reposera sur une décision collective qui sera recommandée au cabinet. Le ministre des Finances et d'autres seront également présents. C'est un comité assez imposant impliquant de nombreux ministres et leurs suggestions seront incorporées dans la décision finale. Tous les ministres présenteront ce qu'ils pensent être des propositions importantes et il y aura des discussions assez houleuses. À la fin de la journée, nous devons décider comment répartir la somme.

Comme vous le savez, M. Vancief est un fervent partisan de l'éthanol. Il reconnaît son importance pour le monde agricole ainsi que pour l'environnement dans son ensemble. Je suis persuadé qu'il présentera son point de vue positif à cet égard. Quant à savoir s'il réussira à influencer l'un ou l'autre, ce n'est pas à moi de le dire. Je pense assurément que l'éthanol bénéficie d'un bon soutien autour de la table. La question est de savoir jusqu'à quel point.

The question is, "How much?" In the U.S., they have a larger subsidy for ethanol than we do, particularly in the farm belt. As a result, their production is much higher.

The Chairman: When our committee was in California — and I did not accompany them — one of the things the members came back with was a feeling that it was the view of many of the organizations in California that direct — wherever it came from — consumer incentives had to be in the mix to achieve the ends that they all had in mind with respect not to conservation so much but efficiency, the kinds of things you have been talking about.

Is the ad hoc climate change committee, which I presume would view efficiency and the resulting conservation as a good thing, considering, or has it considered, direct consumer subsidy incentives in one way or another, such as the kind you talked about, for example, \$50 for your old water heater or something like that, or tax breaks, or whatever; and, if so, where is that discussion at the moment?

Mr. Dhaliwal: We have not yet gotten into those detailed discussions. We might consider some incentives such as, if you bought a hybrid vehicle as opposed to a regular vehicle, would you pay less tax on it?

Some of those things will be discussed. However, we are not at that point yet. We will be looking at incentive programs.

The Chairman: Since every motor vehicle manufacturer will have a hybrid vehicle on the market within two years, at the outside, as we understand, that kind of incentive would be very much in the interests of the automotive industry and in moving them in that direction, would it not?

Mr. Dhaliwal: We are looking at two things in terms of the automotive industry. We are looking to the industry to improve efficiency by 25 per cent. Of course, the industry would say, "We want to produce many hybrid cars, but unless we get the price down, and unless the government puts incentives in place, people will not buy them." They would like us to offer incentives and therefore create a bigger market for them. That is why we will be looking at what kind of incentives we can provide.

We are also looking to industry to ensure that they improve the efficiency of vehicles by 25 per cent.

The Chairman: To oversimplify, if I were a big motor company, I could try to sell 25 per cent of my total sales in a year as hybrid cars, at one extreme, or I could try to reduce the emissions of all my vehicles by 25 per cent. Can you give us an indication of in which of those two extremes the industry might be heading?

Mr. Dhaliwal: I do not know. We would want to give them that flexibility as long as, at the end of the day, they were increasing fuel efficiency by 25 per cent. If they found it more advantageous

La question est la suivante: «Combien?» Aux États-Unis, ils bénéficient d'une subvention plus importante que nous pour l'éthanol, en particulier dans la ceinture agricole. Par conséquent, leur production est beaucoup plus élevée.

Le président: Lorsque le comité est allé en Californie — et je n'étais pas du voyage — les membres sont revenus avec le sentiment que bon nombre des organismes californiens étaient d'avis qu'il fallait des incitatifs directs — quelle que soit leur provenance — pour les consommateurs dans l'offre faite pour atteindre les objectifs que tout le monde avait en tête à propos non pas tant de la conservation mais de l'efficacité, des choses dont vous avez parlé.

Le comité spécial sur le changement climatique qui, je présume, considérerait l'efficacité et la conservation résultante comme une bonne chose, envisage-t-il, ou a-t-il envisagé, des incitatifs directs à la consommation sous forme de subventions d'une façon ou d'une autre, comme ce dont vous avez parlé, par exemple 50 \$ pour votre vieux chauffe-eau ou quelque chose du genre, ou des allègements fiscaux, ou autre chose; dans l'affirmative, où en est cette discussion à l'heure actuelle?

M. Dhaliwal: Nous ne sommes pas encore arrivés à ces discussions détaillées. Nous pourrions envisager quelques incitatifs, par exemple paieriez-vous moins de taxes si vous achetiez un véhicule hybride par opposition à un véhicule normal?

Certaines de ces choses feront l'objet de discussions. Toutefois, nous n'en sommes pas encore rendus à ce point-là. Nous envisagerons des programmes d'encouragement.

Le président: Étant donné que chaque constructeur automobile aura un véhicule hybride sur le marché d'ici deux ans, tout au plus, tel que nous le comprenons, ce genre d'encouragement serait tout à fait dans l'intérêt de l'industrie automobile et l'inciterait à aller dans cette direction, n'est-ce pas?

M. Dhaliwal: Dans le cadre de l'industrie automobile, nous regardons deux choses. Nous nous tournons vers l'industrie pour améliorer l'efficacité de 25 p. 100. Évidemment, l'industrie rétorquera: «Nous voulons produire de nombreuses voitures hybrides mais, à moins que le prix ne baisse, et à moins que le gouvernement ne mette en place des incitatifs, les gens ne les achèteront pas». L'industrie aimerait que nous offrions des incitatifs et donc que nous puissions lui créer un marché plus important. C'est la raison pour laquelle nous examinons le genre d'incitatifs que nous pouvons fournir.

Nous nous tournons également vers l'industrie pour nous assurer qu'elle améliore l'efficacité des véhicules de 25 p. 100.

Le président: Pour simplifier à l'extrême, si j'étais un important fabricant d'automobiles, je pourrais essayer de réaliser 25 p. 100 de mes ventes totales annuelles sous forme de voitures hybrides, à un extrême, ou bien je pourrais essayer de réduire les émissions de tous mes véhicules de 25 p. 100, à l'autre extrême. Pouvez-vous nous donner une idée de la direction que pourrait prendre l'industrie entre ces deux extrêmes?

M. Dhaliwal: Je ne sais pas. Nous voudrions leur donner cette souplesse en autant que, à la fin de la journée, l'efficacité énergétique soit augmentée de 25 p. 100. Si les compagnies

to do that with all their fleets, that would be one option. As government, we should be flexible and let them have the choice. As long as they meet the end goal, that should be our priority.

Senator Spivak: In the five years from 2008 to 2012, will industry be aware of how much they have to reduce each year and, if they do not reduce, how much they will have to do in the next year? How will that work? I realize that there is no penalty in the end. It is not a very strong stick. I am sure people want to do well. The utilities are saying that with business as usual they are only looking at a certain amount, something in the order of 4 megatons, but they will need a business plan. How will all of that work?

Mr. Dhaliwal: That is a very good question. We will need to have ways to ensure there is compliance. Must it be regulatory? Could there be financial penalties? What do we need to do to ensure compliance? The details of that are still being worked out.

Senator Spivak: With regard to trading emissions, each year that total will have to be reduced. It is not just a matter of having a free market in trading emissions, the emissions will have to come down by a certain amount in order to meet your targets.

Mr. Dhaliwal: I am not sure I understand what you mean when you say that they have to come down.

Senator Spivak: The universe of greenhouse gas emissions has to come down.

Mr. Dhaliwal: Yes.

Senator Spivak: It is not like you can trade in any old way. The total has to come down, otherwise what is the point?

Mr. Dhaliwal: Yes, the total greenhouse gas emissions, as compared to "business as usual" has to be reduced.

Senator Spivak: Exactly. Therefore, there must be some control of that market to ensure that the total level comes down each year. I suppose that is another detail you are working out.

Mr. Dhaliwal: What would be business as usual if we did nothing? The objective is to meet the 240 megaton total. We expect companies to reduce by some amount each year. We have to work out the mechanics of it. We expect large emitters to take action to reduce their greenhouse gas emissions on a yearly or regular basis.

trouvent qu'il est plus avantageux de le faire avec l'ensemble de leur flotte, ce serait une option. En tant que gouvernement, nous devrions faire preuve de souplesse et leur laisser le choix. En autant qu'elles atteignent l'objectif ultime, ce devrait être notre priorité.

Le sénateur Spivak: Au cours des cinq années allant de 2008 à 2012, l'industrie sera-t-elle au courant des réductions qu'elle devra opérer chaque année et, si elle ne réalise pas de réduction, quel est l'objectif qu'elle devra atteindre l'année suivante? Comment cela fonctionnera-t-il? Je me rends compte qu'il n'y a pas de pénalité en fin de compte. Ce n'est pas un très gros bâton. Je suis certaine que les gens veulent bien faire. Les services publics disent que, si la tendance se maintient, ils n'envisagent d'atteindre qu'un certain montant, quelque chose de l'ordre de 4 mégatonnes, mais ils auront besoin d'un plan d'affaires. Comment tout cela fonctionnera-t-il?

M. Dhaliwal: C'est une très bonne question. Nous devons trouver des moyens de nous assurer que l'industrie respecte les objectifs. Faut-il le faire par voie réglementaire? Pourrait-il y avoir des pénalités financières? Que devrions-nous faire pour garantir le respect des objectifs? Nous sommes encore en train de finaliser les détails.

Le sénateur Spivak: En ce qui concerne l'échange de droits d'émission, il faudra réduire ce total chaque année. Il ne suffit pas d'avoir un marché libre pour l'échange de droits d'émission, les émissions devront diminuer d'un certain montant pour atteindre vos objectifs.

M. Dhaliwal: Je ne suis pas certain de bien comprendre ce que vous voulez dire lorsque vous déclarez que les émissions devront diminuer.

Le sénateur Spivak: L'univers des émissions de gaz à effet de serre doit diminuer.

M. Dhaliwal: Oui.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas comme si vous pouviez échanger selon la tradition. Le total doit diminuer, sinon quelle est l'utilité?

M. Dhaliwal: Oui, le total des émissions de gaz à effet de serre doit diminuer, comparativement «au maintien de la tendance».

Le sénateur Spivak: Exactement. Par conséquent, il faut exercer un certain contrôle sur ce marché pour s'assurer que le niveau total diminue chaque année. Je suppose qu'il s'agit d'un autre détail sur lequel vous vous penchez.

M. Dhaliwal: Que serait le maintien de la tendance si nous ne faisons rien? L'objectif est d'atteindre le total de 240 mégatonnes. Nous nous attendons à une réduction d'un certain montant chaque année de la part des entreprises. Nous devons en finaliser les mécanismes. Nous nous attendons à ce que les grands émetteurs prennent des mesures pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre sur une base annuelle ou régulière.

There may be some exceptions. Some may say, "We are investing a huge amount of money in this new technology that may not come into play for five years. Can we wait that period of time?" We may have to look at some areas that may require some special effort.

Senator Spivak: This goes back to a different aspect of what Senator Kenny was talking about. It is the choice between buying international emissions from Russia, for example, or spending that money here so that you end up reducing emissions. That is the point. Thank you.

Mr. Dhaliwal: We expect that the vast majority of the money will be spent here in Canada to reduce greenhouse gas emissions.

Senator Eyton: I am not quite sure how emissions trading will work. My understanding at this moment, and you may correct me, is that if I acquire the right credit for emissions trading, that is a perfect credit against what is otherwise my obligation.

Mr. Dhaliwal: Yes.

Senator Eyton: What Senator Spivak was talking about was the disincentive implicit in a system like that because, in effect, it allows the bad guy to minimize his cost, make no investment in terms of curbing his emissions, always knowing he has a market where he can get a perfect credit on an emissions trading system of some sort. It seems to me that has to be wrong.

What I think Senator Spivak was talking about was there being some challenge so that you cannot always have a perfect credit for emissions trading, otherwise the bad guys will keep on as they have. For example, there are a number of individuals in the U.S. who have become very rich because they are the bad guys. They are the last buyer of every polluting industry. In fact, they take money home because they are prepared to offend the general community and governments. They compete in the courts and resist enforcement in every possible way.

An emissions trading credit or certificate is really kind of a state sanctioned blessing to do less than your share. How can you challenge individuals who are prone to do that so that, over time at least, they are obliged to be better at what they do?

Mr. Dhaliwal: That is a very interesting and complex question. As we move forward, as this is only the first phase, companies can take risks — and it is a risk on their part — that they will always get carbon at a lower cost than the cost of investing to reduce their own emissions. This is part of risk that they will be taking. If I had a company, it might cost me a little more to put in new technology to reduce greenhouse gas emissions than buying it. However, if I had a longer-term view of it, I might conclude that I would benefit from spending the extra money. I do not know what the carbon price will be in the future. Therefore, I might be

Il pourrait y avoir des exceptions. Certains pourraient dire: «Nous investissons de grosses sommes dans cette nouvelle technologie qui pourrait ne pas entrer en fonction avant cinq ans. Pouvons-nous attendre durant cette période?» Nous devons peut-être nous pencher sur certains secteurs qui pourraient exiger des efforts particuliers.

Le sénateur Spivak: Cela revient à un aspect différent des paroles du sénateur Kenny. C'est le choix entre acheter des droits d'émission internationaux de Russie, par exemple, ou dépenser cet argent au Canada pour finir par réduire les émissions. C'est le dilemme. Merci.

M. Dhaliwal: Nous nous attendons à ce que la grande majorité des fonds soient dépensés ici au Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le sénateur Eyton: Je ne suis pas tout à fait certain du fonctionnement de l'échange de droits d'émission. D'après ce que je crois comprendre pour l'instant, et vous pourrez me corriger, si j'acquies le bon crédit pour l'échange de droits d'émission, c'est un crédit parfait qui vient en déduction de mon obligation.

M. Dhaliwal: Oui.

Le sénateur Eyton: Ce dont parlait le sénateur Spivak, c'était de la désincitation implicite dans un système de ce genre parce que, en fait, il permet au méchant de minimiser son coût, de ne pas faire d'investissement en vue de réduire ses émissions, en sachant toujours qu'il y a un marché sur lequel il peut obtenir un crédit parfait dans un quelconque système d'échange de droits d'émission. Il me semble que cela doit être erroné.

À mon avis, ce que disait le sénateur Spivak, c'est qu'il doit y avoir un certain défi si bien que vous ne pouvez pas toujours avoir un crédit parfait pour négocier des droits d'émission, sinon les méchants continueront comme ils l'ont toujours fait. Par exemple, un certain nombre de gens sont devenus très riches aux États-Unis parce que ce sont des méchants. Ils sont les derniers acheteurs de chaque industrie polluante. En fait, ils font beaucoup d'argent parce qu'ils sont prêts à offenser la collectivité et les gouvernements. Ils se battent devant les tribunaux et s'opposent à l'application des règles par tous les moyens possibles.

Un certificat ou un crédit pour l'échange de droits d'émission est en réalité une sorte d'avantage approuvé par l'État en vue de faire moins que votre part. Comment pouvez-vous mettre au défi des gens qui sont enclins à faire cela afin de les obliger, tout au moins avec le temps, à s'améliorer dans leurs activités?

M. Dhaliwal: C'est une question très intéressante et très complexe. À mesure que nous avançons, car il ne s'agit que de la première phase, les entreprises peuvent prendre le risque — et c'est un risque de leur part — de toujours obtenir du carbone à un coût inférieur à celui de l'investissement nécessaire pour réduire leurs propres émissions. Cela fait partie du risque qu'elles prendront. Si j'avais une entreprise, il pourrait bien m'en coûter un peu plus d'introduire une nouvelle technologie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre que d'acheter des droits d'émission. Cependant, si j'avais une perspective à plus long

willing to pay the extra cost to do it within our operations because in the long term I would be better off.

This is only phase one of Kyoto. For the world to continue to make progress, we will have to do much more than what we are doing in phase one. These are some of the risks people have to take.

Senator Eyton: What about a facility that is emitting CO₂ and other things but it has, say, a 15-year life. It seems to me that a businessman operating such a business would say, "I am okay. I can buy." You could participate in and buy futures and fix your costs. He might figure that he could run his facility without making an investment. He might be a burden on the community, but he could buy his way out of it with futures in the emissions trading business.

Mr. Dhaliwal: A business would have that choice. The advantage with emissions trading is that, for every dollar that we spend in our economy, we are getting the maximum bang, because we are encouraging those people who can reduce carbon at the lowest price to act first.

Eventually, the other people will have to act, because the low hanging fruit will be taken in the first five or 10 years. In the future, it will become more expensive to reduce it more. The choice will be whether to spend less money now in the hopes the costs will stay the same or face spending more money in the future.

If you have a plant that will go out of business in 10 years, and it is cheaper to buy the carbon, your choice will be to buy it. I do not think that is so bad because it encourages those people who can do it cheaper to do it first. Thus, every dollar spent will be at a lower cost. Overall, we would reduce greenhouse gas emissions but at a lower cost and have a more competitive economy.

Senator Spivak: They also have to factor in what kind of money they will save by changing their plant technology. The experience thus far has been that many companies have saved a tremendous amount of money.

The Chicago Board of Trade has had the only experience with emission trading. I do not know how that has worked out.

Mr. Dhaliwal: Are you referring to the emissions trading market? We do not have a mature market yet. It is a little early to say how it will work out.

Your point is well taken. Many of these options are good business because they are saving money when they convert to lower energy intensity. Some companies will do it because it will

terme, je pourrais en conclure que je sortirais gagnant si je dépensais l'argent supplémentaire. Je ne sais pas quel sera le prix du carbone à l'avenir. Par conséquent, je pourrais être disposé à payer le coût supplémentaire pour le faire dans le cadre de nos activités parce que je serais bénéficiaire à long terme.

Ce n'est que la première phase du Protocole de Kyoto. Pour que le monde continue à réaliser des progrès, nous devons en faire bien davantage que ce que nous faisons durant la première phase. Ce sont quelques-uns des risques que les gens doivent prendre.

Le sénateur Eyton: Qu'en est-il d'une installation qui émet du CO₂ et d'autres choses mais qui a, disons, une durée de vie de 15 ans. Il me semble qu'un entrepreneur exploitant une telle entreprise se dirait: «Je suis à l'aise, je peux acheter.» Vous pourriez participer et acheter des contrats à terme et fixer vos coûts. Il pourrait calculer qu'il serait en mesure d'exploiter son entreprise sans faire d'investissement. Cela pourrait constituer un fardeau pour la collectivité, mais il pourrait s'en tirer avec des contrats à terme dans l'échange de droits d'émission.

M. Dhaliwal: Une entreprise aurait ce choix. L'avantage avec l'échange de droits d'émission c'est que, pour chaque dollar que nous dépensons dans notre économie, nous obtenons le rendement maximum sur notre argent parce que nous encourageons les gens qui peuvent réduire les émissions de carbone au prix le plus bas à agir en premier.

En fin de compte, les autres devront agir, parce que le fruit le plus accessible sera récolté au cours des cinq ou dix premières années. À l'avenir, la réduction des émissions coûtera davantage. Le choix consistera soit à dépenser moins d'argent maintenant en espérant que les coûts demeureront les mêmes, soit à faire face à des dépenses supérieures à l'avenir.

Si vous avez une usine qui fermera dans 10 ans, et s'il coûte moins cher d'acheter le carbone, vous aurez le choix de l'acheter. Je ne pense pas que ce soit une si mauvaise chose que cela parce qu'elle encourage les gens qui peuvent le faire au moindre coût à agir en premier. Chaque dollar dépensé le sera donc au moindre coût. Dans l'ensemble, nous réduirons les émissions de gaz à effet de serre, mais à un coût moindre, et nous aurons une économie plus concurrentielle.

Le sénateur Spivak: Les entreprises doivent également calculer les montants qu'elles économiseront en changeant la technologie dans leur usine. L'expérience a démontré que, jusqu'à présent, de nombreuses compagnies ont économisé des sommes faramineuses.

Le Chicago Board of Trade a vécu la seule expérience avec les échanges de droits d'émission. Je ne sais pas comment cela a fonctionné.

M. Dhaliwal: Faites-vous référence au marché des échanges de droits d'émission? Nous n'avons pas encore un marché arrivé à maturité. Il est un peu tôt pour dire comment cela fonctionnera.

Votre remarque est judicieuse. Bon nombre de ces options sont de bonnes pratiques commerciales parce que les compagnies économisent de l'argent lorsqu'elles se convertissent à une

save them money in the long term. Many have already done it. Sometimes it requires a major investment upfront to save that money. Others will do it because it will save on energy costs.

The Chairman: Honourable senators, I promised the minister that we would be done by 6:45 p.m.

Senator Milne: You may need to respond in writing to my question, because you may not have time to answer. I asked you about Forest 2020. I did not get an answer to that question.

When you talk about a sustainable future for all Canadians you talk about expanding the Canadian industry program for energy conservation. Who is setting up these standards both for this and for the new buildings to be 25 per cent above the existing Model National Energy Code? Are you working with the industry to develop new standards? Will there be a bench-line standard?

I believe that Mr. Brown is working on covenants with the private sector. I would like to know whether he is having any success on those covenants. That is very important.

Mr. Dhaliwal: I will comment on Forest 2020. I apologize, I did not respond to your question the first time.

You are right in that to be really effective you need large areas. We are talking about hundreds of thousands of hectares of land. It would require some government involvement, because, as you have pointed out, there is a large upfront cost and it takes a long time to get your money back.

Senator Milne: You do not want to have to live for 10 years on \$5,000.

Mr. Dhaliwal: The upfront cost is very large. We will need to have government support for that, but there may be large companies that would prefer to do that because it is more cost effective. They could work with farmers by leasing marginal land on a long-term basis, or managing it. You must have large players with huge amounts of time. It would have to be major companies. However, we think that there will be an opportunity in the rural communities of which farmers can take advantage.

We will be looking at this as part of the discussions. Do we want to put money into Forest 2020? It is an opportunity at which we should look closely.

Some models have been completed. For example, if we put in about \$137 million, we could leverage about \$950 million, which means about 400,000 hectares being planted. That would do two things, one of which would be to preserve our existing natural forests by putting less pressure on them.

intensité énergétique plus faible. Certaines compagnies le feront parce que cela leur permettra d'économiser de l'argent à long terme. Bon nombre l'ont déjà fait. Parfois, il faut un gros investissement au départ pour économiser cet argent. D'autres le feront parce qu'elles réaliseront des économies sur les coûts d'énergie.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai promis au ministre que nous aurions terminé pour 18 h 45.

Le sénateur Milne: Il vous faudra peut-être répondre à ma question par écrit parce que vous n'aurez peut-être pas assez de temps pour y répondre. Je vous ai interrogé au sujet de l'initiative Forêt 2020. Je n'ai pas obtenu de réponse à cette question.

Lorsque vous parlez d'un avenir viable pour tous les Canadiens, vous parlez d'étendre le Programme d'économie d'énergie dans l'industrie canadienne. Qui établit ces normes pour cela et pour les nouveaux bâtiments à 25 p. 100 au-dessus du Code modèle national de l'énergie? Collaborez-vous avec l'industrie pour établir de nouvelles normes? Y aura-t-il une norme repère?

Je crois que M. Brown se penche sur des engagements avec le secteur privé. J'aimerais savoir s'il a eu du succès avec ces engagements. C'est très important.

M. Dhaliwal: Je ferai un commentaire au sujet de Forêt 2020. Je vous prie de m'excuser, je n'avais pas répondu à votre question la première fois.

Vous avez raison de dire qu'il faut de grandes superficies pour être vraiment efficace. Nous parlons de centaines de milliers d'hectares de terres. Cela exigerait une certaine participation du gouvernement car, comme vous l'avez mentionné, il y a un coût initial important et il faut du temps pour récupérer son argent.

Le sénateur Milne: Vous ne voulez pas devoir vivre pendant 10 ans avec 5 000 \$.

M. Dhaliwal: Le coût initial est très important. Nous devons avoir le soutien du gouvernement pour cela, mais il y aura peut-être de grosses entreprises qui préféreront le faire parce que cela est plus rentable. Elles pourraient collaborer avec les agriculteurs en louant des terres marginales à long terme ou en les gérant. Vous devez avoir des intervenants importants disposant de beaucoup de temps. Il devra s'agir de grosses compagnies. Cependant, nous pensons qu'il y aura, dans les collectivités rurales, des possibilités dont les agriculteurs pourront tirer profit.

Nous étudierons cette question dans le cadre des discussions. Est-ce que nous voulons investir des fonds dans Forêt 2020? C'est une possibilité que nous devrions examiner de près.

Certains modèles ont été achevés. Par exemple, si nous investissons approximativement 137 millions de dollars, nous pourrions déclencher un effet multiplicateur d'environ 950 millions de dollars, ce qui signifie planter environ 400 000 hectares. Cela ferait deux choses, dont l'une consisterait à conserver nos forêts naturelles existantes en leur mettant moins de pression.

Senator Milne: It would preserve our existing unnatural forests.

Mr. Dhaliwal: It could go both ways, I guess. It could also provide fibre in areas where there is a shortfall closer to where it is manufactured. It could have some advantages, but all the details have to be examined, and we are doing that..

The second part of your question related to covenants. Mr. Brown has been working on that. It was not part of our initial plans for climate change, but we wanted to give flexibility to the industries. We provided this as an option for them. Mr. Brown has not negotiated any covenants yet, but perhaps he can respond briefly on that.

Mr. Brown: I cannot say that we have successfully concluded any negotiations, because we have not started negotiating yet. During the past three or four months we have consulted extensively with business, civil society, environmental groups and labour. At the same time, we have been working around Ottawa on some of the very difficult legal and policy questions that we need to resolve in order to decide how we will move forward on this.

My expectation is that we will have a first round of negotiations with industry in May and June. I hope to sit down with all of the major associations and industry groups in that time period and put our demands on the table to let them know what we want them to do and to see if we can identify the key issues from their perspective. We would then return in the fall and proceed.

The minister said that maybe three to six months from now would be a better time to ask how successful we have been. I am not sure that we will be in a position to have signed covenants six months from now, but we may have memoranda of agreement.

The signature on the covenants also depends on the backstop to which the minister referred. That may take legislation.

The Chairman: You may be assured, Mr. Brown, that we will be asking you about that in the future.

Mr. Dhaliwal: We did not answer the question on the building code appropriately. We are working with architects and municipalities. Mr. MacLeod can give you a more comprehensive answer.

Mr. MacLeod: You prefaced that with a question regarding the Canadian industry program for energy conservation. You asked what we are talking about when we talk about a focus on small and medium enterprises. This initiative has been around for several years, but historically the focus has been on the large industrial companies simply because when we work with them we have gotten more bang for the buck because there are so many more emissions.

Le sénateur Milne: Cela conserverait nos forêts non naturelles existantes.

M. Dhaliwal: J'imagine que cela pourrait aller dans les deux sens. Cela pourrait également fournir des fibres dans les régions où il y a une pénurie plus près des lieux de fabrication. Cela pourrait présenter certains avantages, mais il faudrait examiner tous les détails, et c'est ce que nous faisons.

La deuxième partie de votre question concernait les engagements. M. Brown a travaillé sur ce sujet. Cela ne faisait pas partie de nos plans initiaux pour le changement climatique, mais nous souhaitions accorder une certaine souplesse aux industries. Nous avons proposé cela comme une option pour elles. M. Brown n'a pas encore négocié d'engagements mais peut-être qu'il peut répondre brièvement à cette question.

M. Brown: Je ne peux pas dire que nous avons réussi à conclure des négociations, parce que nous n'avons pas encore commencé à négocier. Durant les trois ou quatre derniers mois, nous avons entamé de vastes consultations avec les entreprises, la société civile, les groupes environnementaux et les travailleurs. En même temps, nous nous sommes penchés, dans les sphères gouvernementales de la région d'Ottawa, sur quelques-unes des questions légales et administratives très délicates que nous devons résoudre pour décider de quelle façon nous allons faire avancer ce dossier.

Je m'attends à avoir une première ronde de négociations avec l'industrie en mai et juin. J'espère pouvoir consulter toutes les principales associations et tous les principaux groupes industriels durant ce laps de temps et dévoiler nos exigences pour leur faire connaître nos attentes et pour voir si nous pouvons identifier les problèmes clés de leur point de vue. Nous reviendrions ensuite à la table de négociation à l'automne afin de poursuivre.

Le ministre a mentionné qu'il vaudrait peut-être mieux attendre de trois à six mois avant de nous interroger sur l'ampleur de notre succès. Je ne suis pas certain que nous serons en mesure d'avoir des engagements signés dans six mois, mais nous pourrions avoir des ententes de principe.

La signature sur les engagements dépend également du filet de sécurité auquel a fait allusion le ministre. Cela pourrait exiger des mesures législatives.

Le président: Vous pouvez être assuré, monsieur Brown, que nous vous poserons des questions sur ce sujet à l'avenir.

M. Dhaliwal: Nous n'avons pas répondu correctement à la question concernant le code du bâtiment. Nous collaborons avec des architectes et des municipalités. M. MacLeod peut vous donner une réponse plus complète.

M. MacLeod: Vous avez fait précéder ces mots d'une question concernant le Programme d'économie d'énergie dans l'industrie canadienne. Vous avez demandé de quoi nous parlions en mentionnant l'accent mis sur les petites et moyennes entreprises. Cette initiative est en cours depuis plusieurs années mais l'accent a traditionnellement été mis sur les grosses sociétés industrielles, tout simplement parce que, lorsque nous collaborons avec elles, nous obtenons le meilleur rendement sur notre investissement parce qu'il y a beaucoup plus d'émissions en jeu.

Now that the federal government is moving toward a covenant approach for large industry, we realize that the small and medium-sized industries are too small not to be covered, but they are left without programs, so we will have to customize some of the programs we do have. Smaller companies typically do not have enough capacity to have an energy manager on their payroll, for example, so we intend to provide the services to enable them to better know how they can reduce their emissions in a cost effective way. That is the focus we are putting in that area.

In fact, over the winter we did a survey of these smaller enterprises through the associations to ensure that they can tell us precisely the kind of services they need in order to reduce their emissions. Those survey results will be coming to us around the middle of the spring.

As to the buildings area, one the proposals we have is to make all new buildings at least 25 per cent better than the model code. For a few years we have had a program in place whereby we actually pay financial incentives to anyone building a new building, as long as it is 25 per cent better than that code. The more energy they save, the more we give them, with a certain cap, of course.

Senator Milne: You are not setting up guidelines; you are letting them decide how to do it themselves.

Mr. Brown: We do a little more than that. We have provided special training modules to architectural schools across the country, because that is where these changes must be made. If you make them in the architectural schools, it will roll out. With this as a basis, and working with the provinces, we hope that, by the commitment period, that will be the standard for all new buildings.

Senator Eyton: My question has to do the tar sands, which is part of the Canadian heritage. We all know that the oil reserves in the tar sands are greater than those of Saudi Arabia. Billions of dollars have been spent and billions more will be spent. Many projects are currently ongoing. What is the government's attitude toward the tar sands and its further development as it becomes increasingly more important to our oil production?

Mr. Dhaliwal: The tar sands an important part of our economy and a very important part of future contribution to the wealth of this country. We would not want to do anything to hurt that opportunity, and that is why we will be working with the industry towards finding out how to improve its efficiency. In the past 15 to 20 years, the Government of Canada has spent a lot of money on research and development to help the industry reach the point where it can be efficient. Much headway has been made in the cost of a barrel of oil and also in terms of energy use. We will be looking at how we can support investment in R&D as well

Maintenant que le gouvernement fédéral se dirige vers une approche d'engagements pour les grosses entreprises, nous nous rendons compte que les petites et moyennes entreprises sont trop petites pour ne pas être protégées, mais elles se retrouvent sans programmes, si bien que nous devons adapter certains des programmes que nous avons déjà. Typiquement, les petites entreprises n'ont pas une capacité suffisante pour avoir un gestionnaire des questions énergétiques sur leur liste de paie, par exemple, si bien que nous avons l'intention d'offrir les services qui leur permettront de mieux savoir comment elles peuvent réduire leurs émissions d'une façon rentable. Ce sont les efforts que nous ciblons dans ce domaine.

En fait, durant l'hiver, nous avons effectué un sondage auprès de ces petites entreprises, par le biais des associations, pour savoir précisément de quels types de services elles ont besoin dans le but de réduire leurs émissions. Les résultats de ce sondage nous seront communiqués vers le milieu du printemps.

Quant au secteur des bâtiments, l'une des propositions que nous avons consiste à rendre tous les nouveaux édifices au moins 25 p. 100 plus efficient que le code modèle. Depuis quelques années, nous avons un programme en vigueur en vertu duquel nous versons réellement des incitatifs financiers à quiconque construit un nouvel édifice, en autant qu'il soit 25 p. 100 plus efficient que ce code. Plus les entreprises économisent de l'énergie, plus nous leur versons d'argent, avec un certain plafond évidemment.

Le sénateur Milne: Vous n'établissez pas de lignes directrices; vous les laissez décider comment le faire elles-mêmes.

M. Brown: Nous faisons un peu plus que cela. Nous avons fourni des modules spéciaux de formation aux écoles d'architecture partout au Canada, parce que c'est là que ces changements doivent être effectués. Si vous les faites dans les écoles d'architecture, ils se répandront partout. En se basant là-dessus et en collaborant avec les provinces, nous espérons que, d'ici la période d'engagement, ce sera la norme pour tous les nouveaux édifices.

Le sénateur Eyton: Ma question concerne les sables bitumineux, qui font partie du patrimoine canadien. Nous savons tous que les réserves pétrolières dans les sables bitumineux sont supérieures à celles de l'Arabie saoudite. Nous avons déjà dépensé des milliards de dollars et nous en dépenserons encore des milliards. De nombreux projets sont actuellement en cours. Quelle est l'attitude du gouvernement à l'égard des sables bitumineux et de leur exploitation future car ils deviennent de plus en plus importants pour notre production pétrolière?

M. Dhaliwal: Les sables bitumineux constituent un volet important de notre économie et une part très importante de la contribution future à la richesse de notre pays. Nous ne voulons rien faire qui puisse porter préjudice à ce débouché, et c'est la raison pour laquelle nous collaborerons avec l'industrie en vue de trouver une façon d'améliorer son efficience. Durant les 15 à 20 dernières années, le gouvernement du Canada a dépensé beaucoup d'argent en R-D pour aider l'industrie à atteindre le point où elle peut être efficiente. Beaucoup de progrès ont été réalisés au niveau du coût d'un baril de pétrole et également en

as in energy use. A study is currently being undertaken on using nuclear energy to support the ongoing energy demands of the tar sands, rather than using more and more natural gas.

The tar sands will be a very important part of our economy. We need to ensure that it continues to grow and continues to be a dynamic industry. Not too many countries can say they have 350 billion barrels of non-conventional oil reserves, as we have. We want to ensure that we continue to have investment in that industry.

The Chairman: Thank you very much Minister Dhaliwal and gentlemen.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, April 10, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:00 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto); and to give consideration to Bill C-2, to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we have two items on our agenda today.

With respect to the first agenda item, we have with us the Honourable David Anderson, Minister of the Environment, Mr. Alan Nymark, Deputy Minister of Environment Canada and Ms. Norine Smith, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications. We are delighted to invite you all back to speak to us again.

Mr. Minister, I believe you have some opening comments. I would invite you to proceed.

Hon. David Anderson, P.C., M.P., Minister of the Environment: Honourable senators, it is certainly a pleasure for me to be before you again today to discuss climate change implementation. I genuinely appreciate — indeed, the government as a whole appreciates — the attention that your committee and the Senate are giving to what I consider to be the most important environmental challenge facing the world today.

Our government came to office in 1993 with a Red Book commitment to reduce greenhouse gas emissions. Ever since, we have been investing in climate change actions. This is a global problem that cannot be dealt with except on the international

termes de consommation énergétique. Nous examinerons de quelle façon nous pouvons appuyer les investissements en R-D ainsi qu'au niveau de la consommation énergétique. Une étude est actuellement en cours sur l'utilisation de l'énergie nucléaire pour combler les besoins énergétiques permanents des sables bitumineux, au lieu d'utiliser de plus en plus de gaz naturel.

Les sables bitumineux constitueront un élément très important de notre économie. Nous devons nous assurer que cette industrie poursuivra sa croissance et conservera son dynamisme. Peu nombreux sont les pays qui peuvent dire qu'ils disposent comme nous de 350 milliards de barils de réserves de pétrole non conventionnel. Nous voulons nous assurer de poursuivre les investissements dans cette industrie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre Dhaliwal, et merci messieurs.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 10 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 heures pour étudier de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto) et faire rapport à ce sujet; et pour étudier le projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous avons deux questions à l'ordre du jour aujourd'hui.

Au sujet de la première question, nous recevons le ministre de l'Environnement, l'honorable David Anderson, le sous-ministre d'Environnement Canada, M. Alan Nymark, et la sous-ministre adjointe, Politiques et communications, Mme Norine Smith. Nous sommes ravis de vous inviter de nouveau à prendre la parole devant nous.

Monsieur le ministre, je pense que vous avez préparé une allocution. Je vous cède la parole.

L'honorable David Anderson, ministre de l'Environnement: Honorables sénateurs, c'est assurément pour moi un plaisir de comparaître de nouveau devant vous aujourd'hui pour vous entretenir de la mise en oeuvre des mesures de lutte contre les changements climatiques. J'apprécie sincèrement — en fait, le gouvernement tout entier apprécie l'intérêt que le Sénat porte à cette question, que j'estime être le défi le plus important que le monde ait à relever aujourd'hui en matière d'environnement.

Notre gouvernement a accédé au pouvoir en 1993 en s'engageant, dans son Livre rouge, à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Depuis ce jour, nous n'avons cessé de promouvoir la lutte contre les changements climatiques. C'est un

level, and we firmly believe that, by working with other nations, we can successfully address the challenge.

You will recall that, in December of last year, we ratified the Kyoto Protocol after extensive debate. We drew on years of consultations with other levels of government, particularly the provinces and territories, and partners that we have in business, in the non-governmental sector and among many experts to create a climate change plan for Canada. You have been discussing the implementation of that plan.

My time with you is brief, so I shall structure my remarks into three key themes and conclude with some notes on initial steps on implementation. The first is commitment, the second is technology and innovation, and the third is partnerships.

[Translation]

First, commitment. The Climate Change Plan is the cornerstone of this government's commitment to making a global contribution to addressing climate change. The Budget 2003 investment of \$2 billion over five years brings our total investment in climate change action since 1997 to \$3.7 billion. This is in addition to a number of other measures in this Budget designed to complement our actions on climate change. There is no doubt that the government is well-positioned to put the Plan in motion.

[English]

Budget 2003 allows us to increase our support by \$300 million for research and development activities that are funded now through the Canadian Foundation for Climate and Atmospheric Sciences and through the Canada Foundation for Sustainable Development Technology. We have, in addition, earmarked another \$200 million to further investments in long-term climate change technologies. These investments of \$500 million will help drive our creativity and support our desire to do other things smarter, more efficiently and effectively.

For the remaining \$1.5 billion of the \$2 billion, the budget notes that we will consider all of the possibilities: renewable and alternative energy technologies like wind power and ethanol, building and housing energy-efficiency retrofits, increased vehicle fuel efficiency, and many others.

We are also mobilizing the instruments of government to meet the climate change challenge. To reflect the increased strategic importance of climate change to the country, government programs — particularly those in the Industry portfolio of my

problème planétaire auquel on peut seulement s'attaquer au niveau international, et nous sommes profondément convaincus qu'en collaborant avec les autres nations du monde, nous réussirons à relever ce défi.

Vous vous rappellerez qu'en décembre de l'année dernière, nous avons ratifié le Protocole de Kyoto à la suite d'un long débat. Après des années de consultations auprès de nos partenaires des autres paliers de gouvernement, du secteur privé, d'organismes non gouvernementaux et de nombreux experts, nous avons élaboré le Plan du Canada sur les changements climatiques, dont vous examinez maintenant la mise en oeuvre.

Puisque le temps nous presse, je regrouperai mes observations sous trois thèmes et je conclurai avec quelques mots sur les premières étapes de mise en oeuvre. Le premier est l'engagement, le deuxième est la technologie et l'innovation, et le troisième est les partenariats.

[Français]

Examinons d'abord notre engagement. Le plan d'action sur les changements climatiques constitue la base de l'engagement du gouvernement à apporter une contribution de portée mondiale à la question du changement climatique. L'investissement de deux milliards de dollars pour cinq ans annoncé dans le Budget de 2003 porte à 3,7 milliards de dollars le total de nos investissements dans la lutte contre les changements climatiques depuis 1997. Ces investissements s'ajoutent à d'autres mesures annoncées dans le Budget qui viennent soutenir notre lutte contre les changements climatiques. Il est clair que le gouvernement est en bonne position pour mettre le plan à exécution.

[Traduction]

Les ressources prévues dans le budget 2003 vont nous permettre d'investir une somme additionnelle de 300 millions de dollars en recherche et développement, par le biais de la Fondation canadienne pour les sciences du climat et de l'atmosphère et de la Fondation d'appui technologique au développement durable. Une somme additionnelle de 200 millions de dollars permettra d'autres investissements dans les technologies de lutte à long terme contre les changements climatiques. Ces investissements vont nous permettre de canaliser notre créativité et nous appuyer dans notre volonté d'agir plus intelligemment et de façon plus efficace et plus efficiente.

Quant à l'affectation de la somme résiduelle de 1,5 milliard de dollars, sur un total de deux milliards de dollars, le budget indique que toutes les possibilités seront examinées: technologies exploitant les énergies de remplacement et les sources renouvelables, comme l'énergie éolienne et l'éthanol, amélioration du rendement énergétique des immeubles et des habitations, réduction de la consommation de carburant des véhicules, et bien d'autres encore.

De même, nous mettons les mécanismes gouvernementaux au service de la lutte contre les changements climatiques. Compte tenu de la plus grande importance stratégique accordée au changement climatique au pays, nous avons demandé que les

colleague, Allan Rock, such as Technology Partnerships Canada — the granting councils and the regional development agencies have been asked to report on how their contribution to Canada's climate change objectives can be improved within their existing resource levels.

Our comprehensive strategy for tackling climate change also includes integrating our actions with our urban agenda. We realize that global competitive advantage in the future will be measured by liveable cities, a clean environment and sustainability.

[Translation]

The next point I would like to address is technology and innovation. I have often said that addressing climate change should not be viewed as a burden, but an opportunity. In this sense, reducing our greenhouse gas emissions is clearly part of an opportunities agenda. Technology and innovation will play an important role in helping reduce greenhouse gas emissions. The Plan recognizes that existing technology, yet unused to its full potential, can help us get to our target. For instance, the 25 per cent vehicle fuel efficiency improvement that we are seeking in our Plan can be achieved with existing technology.

[English]

Our plan also recognizes that we need to develop, demonstrate and commercialize some new technologies that will help to put Canada on a higher carbon-efficiency path that we need to achieve for the long term.

In that instance, as an example, I think that new work on CO₂ capture and storage is key to allowing Canadians to further exploit the wealth of our oil sands while we also reduce our emissions. The burgeoning international market for more carbon-efficient technologies means that avant-garde Canadian companies have new exports markets.

Many Canadian companies are in the area of engineering services, brokerage, construction, and renewable energy, and they see these opportunities. For example, new technologies developed by the government that capture methane emissions from coal beds have the potential to generate some \$250 million in sales for Canadian manufacturers and to bring home international credits as well.

These are the tip of the iceberg. The global market for climate-change related technology is said to be in the trillions over the next 20 years.

The third point I wish to address, partnerships, is perhaps the most important. Climate change is an extremely complex issue. Obviously, it is a global issue. We, in Canada, need all segments

programmes gouvernementaux — surtout les programmes relevant du portefeuille de l'industrie de mon collègue Allan Rock, comme Partenariats technologiques Canada — les conseils subventionnaires et les organismes de développement régional indiquent comment ils pourraient mieux soutenir les objectifs du Canada en matière de changement climatique dans les limites de leurs ressources.

Notre stratégie globale de lutte contre le changement climatique prévoit également l'intégration de notre action et de notre programme de soutien aux régions urbaines. Nous sommes conscients qu'à l'avenir, l'avantage concurrentiel mondial se mesurera en termes de villes accueillantes, de milieux de vie sains et de durabilité.

[Français]

Deuxièmement, la technologie et l'innovation. J'ai souvent déclaré que la lutte contre les changements climatiques doit être envisagée non comme un fardeau, mais comme un sens de possibilités. En ce sens, la réduction des émissions de gaz à effet de serre est un objectif promoteur. La technologie et l'innovation seront des atouts importants dans ce domaine. Le plan reconnaît que la technologie d'aujourd'hui, même si elle n'a pas encore atteint son plein potentiel, peut nous soutenir dans notre démarche. Par exemple, il nous sera possible d'atteindre l'objectif du plan d'améliorer de 25 p. 100 le rendement énergétique des véhicules en utilisant la technologie existante.

[Traduction]

Notre plan reconnaît aussi la nécessité de concevoir, de démontrer et de commercialiser des technologies nouvelles qui vont aider le Canada à atteindre son objectif à long terme de réduction de ses émissions de carbone.

À cet égard, et à titre d'exemple, j'estime que des travaux de pointe sur le captage et le stockage du gaz carbonique seront essentiels pour permettre aux Canadiens de mieux exploiter la richesse des sables bitumineux tout en réduisant les émissions. L'effervescence du marché international de technologies à faible production de carbone signifie que les entreprises canadiennes d'avant-garde peuvent exploiter de nouveaux marchés d'exportation.

De nombreuses entreprises canadiennes oeuvrant dans les domaines des services d'ingénierie, du courtage, de la construction et des énergies renouvelables sont conscientes de ces possibilités. Par exemple, une nouvelle technologie élaborée par le gouvernement, qui permet de capter les émissions de méthane provenant des couches de charbon, pourrait générer des ventes de quelque 250 millions de dollars pour les fabricants canadiens tout en attirant l'attention de la communauté internationale sur le Canada.

Tout cela n'est que la pointe de l'iceberg. On estime que le marché mondial des technologies liées au climat se chiffrera dans les billions de dollars d'ici les 20 prochaines années.

Le troisième point que je voudrais maintenant aborder, à savoir les partenariats, est peut-être le plus important. Le changement climatique est une question extrêmement complexe.

of Canadian society to contribute. We need to work with our partners and to understand their priorities. Also, we need to ensure that Canada's corporate sector is engaged in working hand in hand with us to implement the plan.

As of today, not all provinces, territories and other possible partners are in the same place and ready to go. Therefore, implementation will not be a simple process by any means. It will require patience, information and much effort. This inclusive process means that it will take time to roll out the entire climate change plan.

It makes sense that some measures laid out in the plan should be put in place by the federal government almost immediately. An example would be enhancing public information programs so that we can make the best environmental choices. I am interested in cooperating with partners to put in place an electricity-labelling scheme that will show the environmental impacts of different electricity-generation sources. I also want to work with partners to put a vehicle-labelling system in place, similar to the Energy Star[®] appliances, that will provide information on the carbon burden from different vehicles.

Other measures, such as improving the energy efficiency of new homes and buildings, will take time to develop with our provincial partners. Clearly, they have responsibility for building codes, and things of that ilk, which are not in the federal domain.

We will use mechanisms for funding partnerships to be responsive to diverse provincial and territorial interests. It will not be one size fits all.

Our provincial and territorial partners are also addressing climate change. I should like to stress that. Perhaps some of the media attention over the past few months has indicated a different situation, but our provincial and territorial partners are energetically addressing climate change. They are developing strategies in their jurisdictions, and they are implementing emission-reduction measures.

The federal plan builds on those efforts. It suggests ways to stimulate further action, and it makes clear the willingness of the Canadian government to help with implementation whether in the federal domain or elsewhere within the country.

One way to do this is through bilateral agreements with the provinces and territories. Our results thus far on this front are very encouraging. Every province that the federal government has met with since January — and it has met with five — has agreed that bilateral agreements hold promise, and they have looked favourably on them. The bilateral agreements that we work out

C'est évidemment une question d'une portée planétaire. Nous, au Canada, avons besoin de la contribution de tous les secteurs de la société canadienne. Nous devons collaborer avec tous nos partenaires afin de comprendre leurs priorités. Nous devons aussi nous assurer que le secteur canadien des entreprises se sente concerné et travaille avec nous à la mise en oeuvre du plan.

En date d'aujourd'hui, les provinces, les territoires et les autres partenaires éventuels ne sont pas tous sur la même longueur d'onde et ne sont pas tous prêts à passer à l'action. Par conséquent, la mise en oeuvre ne sera pas simple, loin de là. Il faudra de la patience, de l'information et beaucoup d'efforts. Ce processus exige la participation d'un grand nombre d'intervenants, ce qui veut dire que la mise en oeuvre intégrale de notre plan de lutte contre le changement climatique va demander du temps.

Logiquement, certaines mesures énoncées dans le plan doivent être mises en place par le gouvernement fédéral presque immédiatement. À titre d'exemple, on peut améliorer les programmes de sensibilisation du public, de façon à ce que chacun puisse prendre les décisions les plus favorables à l'environnement. Je souhaite collaborer avec nos partenaires pour mettre en place un système d'étiquetage sur la consommation d'électricité qui indiquera les différents effets environnementaux associés aux diverses sources de production d'électricité. Je veux aussi travailler avec nos partenaires pour établir un système d'étiquetage des véhicules, semblable au système Energy Star[®] pour les appareils ménagers, qui donnera des indications sur la production de carbone de différents véhicules.

D'autres mesures, comme améliorer le rendement énergétique des maisons neuves et des édifices, seront élaborées au fil du temps avec nos partenaires provinciaux. Ceux-ci assument clairement la responsabilité à l'égard du code du bâtiment et autres considérations de ce genre, qui ne sont pas du ressort fédéral.

Nous appliquerons des mécanismes de financement en partenariat qui seront adaptés aux intérêts divers des provinces et des territoires. Ce ne sera pas un modèle unique applicable à tous.

Nos partenaires provinciaux et territoriaux s'attaquent aussi au changement climatique. J'insiste sur ce point. Peut-être que ces derniers mois, l'attention médiatique a donné une impression différente, mais c'est un fait que nos partenaires provinciaux et territoriaux s'attaquent énergétiquement au défi du changement climatique. Ils élaborent des stratégies pour leurs propres territoires et appliquent des mesures de réduction des émissions.

Le plan fédéral prend appui sur ces efforts et propose des moyens de faire plus, tout en exprimant clairement la volonté du gouvernement du Canada de contribuer aux efforts de mise en oeuvre, que ce soit dans le domaine fédéral ou ailleurs au Canada.

L'un des moyens d'y parvenir est de conclure des accords bilatéraux avec les provinces et territoires. Les résultats que nous avons obtenus jusqu'à présent sur ce front sont encourageants. Toutes les provinces avec lesquelles nous nous sommes entretenus depuis janvier — il y en a cinq — ont convenu que la voie des accords bilatéraux semblait prometteuse et s'y sont montrées

will reflect, in essence, a shared vision for climate change action. They are the first steps to evolving the federal-provincial/territorial relationship on this very important file.

[Translation]

The Canadian government will be results-oriented, pursuing the actions that provide the most cost-effective means of reducing our greenhouse gas emissions while also taking into careful consideration other criteria such as overall funding leveraging and environmental and public policy co-benefits.

Our extensive work with industry resulted in addressing some of their important concerns, reflected in the Plan.

[English]

With large industrial emitters, we are developing an approach that involves covenants, a regulatory or financial backstop and emission-intensity targets that total 55 megatons in reductions — mega being million, 55 million tons. There will be flexibility through access to emissions trading, including domestic offsets and international permits.

Another aspect of partnership is the partnership that we want to have with Canadian society at large. The plan contains measures to support and enable actions by individual Canadians and challenges every Canadian to reduce personal emissions. An average reduction of 1 ton per person is within reach and would eliminate some 31 million tons of emissions.

I hope that the honourable senators will be actively engaged with the public in this challenge as we move from public outreach to a more active social-marketing campaign to try to elicit the long-term behavioural change that lies as the route of achieving sustainability.

One of the problems of the heavy coverage of discussions with provinces and industries such as oil and gas is the psychological tendency on the part of individuals to say that it is beyond them, that it is too big, that it is up to the government, to major industry. We have to ensure that the contribution of the individual Canadian is understood, and the opportunity is not lost because of the emphasis on major emitters.

I will tell you some of the initial steps. Let me take, for example, renewable energy in which the committee is very interested. I applaud you for that interest.

There is great promise in the future of renewable energy sources. We have enormous potential in this country with respect to new sources of renewable energy — for example, wind power, geothermal energy, and biomass. We can also make use of solar

favorables. Essentiellement, les accords bilatéraux auxquels nous travaillons vont refléter notre vision commune de la lutte contre le changement climatique. Ils constituent les premiers pas vers une évolution des relations fédérales-provinciales-territoriales dans ce dossier de grande importance.

[Français]

Le gouvernement canadien visera les résultats et mènera les actions qui contribueront le mieux à réduire les émissions de gaz à effet de serre compte tenu de critères comme la capacité à optimiser les ressources financières et la production d'avantages supplémentaires en matière d'environnement et de politiques gouvernementales.

Notre collaboration étroite avec le secteur privé nous a permis de répondre à certaines de ces grandes préoccupations comme en témoigne le plan.

[Traduction]

Pour les grands pollueurs industriels, nous élaborons une approche qui comporte des engagements contractuels, un appui réglementaire ou financier et des objectifs en matière d'intensité et de réduction des émissions totalisant 55 mégatonnes — méga veut dire million, donc 55 millions de tonnes. Une certaine souplesse sera intégrée au programme par le biais de l'échange de droits d'émission, y compris la compensation au niveau national et les permis internationaux.

Un autre aspect de la notion de partenariat, c'est le partenariat que nous voulons établir avec l'ensemble de la société canadienne. Le plan contient des mesures destinées à promouvoir la participation des citoyens et invite chaque Canadien à réduire sa production d'émissions. Une réduction d'émissions de une tonne par personne est un objectif réalisable et permettrait d'éliminer quelque 31 millions de tonnes d'émissions.

J'espère que les honorables sénateurs appuieront concrètement ce projet, au moment où notre action de sensibilisation se transforme progressivement en campagne de marketing social destinée à provoquer les changements de comportement, qui sont une condition essentielle de la durabilité.

L'un des problèmes du caractère très public des discussions avec les provinces et avec des secteurs comme l'industrie pétrolière et gazière est la tendance psychologique des particuliers à se dire que tout cela les dépasse, que c'est trop gros, que c'est au-delà de leur portée, qu'il incombe au gouvernement et aux grands industriels d'agir. Nous devons absolument faire bien comprendre l'importance de l'apport de chaque Canadien, et il ne faut pas rater cette occasion en consacrant toutes nos énergies aux grands pollueurs.

Je vais vous énumérer quelques-unes des premières mesures. Prenons par exemple les énergies renouvelables, qui sont un thème cher au comité. Je vous félicite de l'intérêt que vous manifestez à cet égard.

Les sources d'énergie renouvelable constituent un domaine extrêmement prometteur. Nous avons un potentiel énorme dans notre pays dans le domaine des nouvelles sources d'énergie renouvelable, par exemple l'énergie éolienne, la géothermie et la

and tidal energy and develop the clean production of hydrogen. We are on our way already. In comparison with other energy sources, the overall total may not be large; nevertheless, it is substantial in terms of particular areas when considered individually.

The government has been supporting wind power. We have been supporting the increased use of ethanol and biodiesel. The new budget adds changes that favour the use of ethanol or methanol in blended diesel fuel, as well as biodiesel. Our government has provided essential support for the development of the fuel cell and hydrogen. The budget extends tax incentives for businesses and institutions to use renewable and alternative energy.

On last December 17, when I deposited the instruments of ratification on the Kyoto Protocol by Canada at the United Nations, it was 10 years almost to the day of Canada's ratification of the United Nations Framework Convention on Climate Change, which Prime Minister Brian Mulroney signed in Rio de Janeiro at the Rio conference of more than 10 years ago. In fact, Prime Minister Brian Mulroney ratified the convention on December 4, 1992.

This means that Canada is now committed in the long term to stabilizing concentrations of greenhouse gases in the atmosphere at a level that will prevent any dangerous disturbance of the climate system by humans. That was the commitment of the Canadian government taken by Prime Minister Mulroney in 1992. In other words, the Kyoto Protocol is one of the first steps towards the long-term objectives set out in that United Nations convention.

What does that mean for Canada? We have not fully thought that out yet. Most of the discussion in Canada since Kyoto has revolved around how to reach the Kyoto target of minus 6 per cent by 2008-12. Those discussions led to the Climate Change Plan for Canada.

Senators, I challenge you to think of where we should be in 2050 in order to be well on the way of ceasing to harm the climate with our emissions. Yes, we have focused on 2008-12. However, Prime Minister Mulroney and the government of 10 years ago made clear that this would not be the end of the exercise. We had to look forward. The objective is to stabilize concentrations of greenhouse gases at a level that will prevent dangerous disturbance to the climate system. It is beyond a simple figure of 6 per cent less by 2008 to 2012.

What should our economy look like in order to provide the standard of living and quality of community life that Canadians of tomorrow will expect? How will we generate our future wealth

biomasse. Nous pouvons aussi exploiter l'énergie solaire et marémotrice et élaborer un processus écologique de production d'hydrogène. Nous sommes déjà engagés dans cette voie. En comparaison des autres sources d'énergie, le grand total n'est peut-être pas très important; néanmoins, il est considérable dans certains secteurs particuliers pris individuellement.

Le gouvernement a fait la promotion de l'énergie éolienne. Nous avons appuyé une plus grande utilisation de l'éthanol et du biodiesel. Le nouveau budget apporte de nouveaux changements favorisant l'ajout d'éthanol et de méthanol dans les mélanges de carburant diesel ainsi que le biodiesel. De plus, notre gouvernement a apporté un appui crucial à l'élaboration de la pile à combustible et à la production d'hydrogène. Le budget a amélioré les dispositions fiscales incitant les entreprises et les institutions à utiliser l'énergie renouvelable et les sources d'énergie de rechange.

Le 17 décembre dernier, quand j'ai déposé les instruments de ratification du Protocole de Kyoto par le Canada aux Nations Unies, cela faisait dix ans presque jour pour jour que le Canada avait ratifié la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, que le premier ministre Brian Mulroney a signée à Rio de Janeiro, à la Conférence de Rio tenue il y a plus de dix ans. En fait, le premier ministre Brian Mulroney a ratifié la convention le 4 décembre 1992.

Cela veut dire que le Canada a maintenant pris l'engagement à long terme de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Tel était l'engagement pris par le premier ministre Mulroney, au nom du gouvernement canadien, en 1992. Autrement dit, le Protocole de Kyoto est l'une des premières étapes vers la réalisation des objectifs à long terme énoncés dans la convention des Nations Unies.

Qu'est-ce que cela veut dire pour le Canada? Nous n'avons pas encore terminé notre réflexion sur cette question. La discussion tenue au Canada depuis Kyoto a porté essentiellement sur les moyens de s'y prendre pour atteindre l'objectif fixé dans le Protocole de Kyoto, à savoir une diminution de 6 p. 100 d'ici 2008-2012. Ce débat a débouché sur le Plan canadien de lutte contre le changement climatique.

Sénateurs, je vous mets au défi de porter votre réflexion à l'horizon 2050 et de vous demander où nous devrions en être cette année-là pour être sur la bonne voie pour ce qui est de cesser de nuire au climat par nos émissions de gaz. Oui, nous nous sommes fixés des objectifs pour la période 2008-2012. Cependant, le premier ministre Mulroney et le gouvernement d'il y a dix ans ont dit clairement que notre effort ne s'arrêterait pas là. Nous devons faire porter notre réflexion sur l'avenir. L'objectif est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre à un niveau qui empêchera toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. C'est bien au-delà d'un simple chiffre de 6 p. 100 de moins d'ici 2008 à 2012.

À quoi devrait ressembler notre économie si nous voulons que les Canadiens de demain puissent jouir du niveau de vie et de la qualité de vie communautaire auxquels ils vont s'attendre?

while being friendly with the climate over the next century, rather than just over the next decade? Though these are questions that have seldom been raised in Canada, particularly as we have focused on the next decade in the debate on Kyoto, others have done so.

Iceland, for example, has already set the objective of being the first country in the world in the hydrogen economy. It intends to produce its hydrogen locally, from its renewable resources. Icelanders know that it will take 50 years, perhaps, to get there; however, they will invest and develop systematically to do so. In other words, they have a 50-year plan.

The United Kingdom is also advanced in this respect. In June 2000, their Royal Commission on Environmental Pollution identified what the long-term objective of the United Nations convention might mean for the United Kingdom by the horizon time of 2050. By then, the United Kingdom would need to have reduced its greenhouse gas emissions by 60 per cent from its current level.

In a speech on February 24 last, Prime Minister Tony Blair said, in part, the following: "For Britain, we will agree to the Royal Commission's target of a 60 per cent reduction in emissions by 2050." That speech came just before the release of an energy white paper that outlines Britain's energy strategy for the next 50 years. The British white paper identifies how it plans to go about this, primarily by achieving maximum energy efficiency and massive development of renewable energy resources. The Blair government also designs policies and sets programs and institutions in a structured way, not just to comply with the Kyoto target in 2012, but also to build the foundation and set the path towards decarbonizing the British economy in the long run.

Prime Minister Blair added: "We need a concerted international effort. As a first step, we are working intensively with our European partners to agree to the 60 per cent target for the EU as a whole." He will be seeking a EU commitment to policies that will demonstrate how this can be achieved. I fully expect that the Europeans will engage on that path.

I mentioned that we have yet to start thinking along those lines here in Canada. That is the key missing piece in our national debate and an area where your committee, honourable senators, can make a very important contribution.

In 2005, at the conference of Parties 11, international discussion will start on the commitment, beyond 2012, for the second Kyoto period. The U.K. will be in a good position to define the next target and further coherent steps towards 2050. Here in Canada, we have yet to start answering the questions that I raised a moment ago about our long-term future and how it should look. Clearly, our answer will be different than the United

Comment allons-nous créer notre future richesse tout en ménageant le climat au cours du prochain siècle, et non pas seulement au cours de la prochaine décennie? Bien que ces questions aient rarement été soulevées au Canada, surtout que nous nous sommes attachés étroitement à la prochaine décennie dans le cadre du débat sur Kyoto, d'autres l'ont fait.

L'Islande, par exemple, s'est déjà fixé comme objectif d'être le premier pays du monde à entrer dans l'économie de l'hydrogène. Les Islandais ont l'intention de produire leur hydrogène sur place, à partir de leurs ressources renouvelables. Ils savent qu'il faudra peut-être 50 ans pour y parvenir; ils vont toutefois investir et travailler systématiquement dans ce but. Autrement dit, ils ont un plan sur 50 ans.

Le Royaume-Uni est également avancé à cet égard. En juin 2000, la Commission royale sur la pollution de l'environnement du Royaume-Uni a identifié quelles seraient les répercussions à long terme de la convention des Nations Unies sur le Royaume-Uni, à l'horizon de 2050. D'ici là, le Royaume-Uni devra avoir réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 60 p. 100 par rapport à leur niveau actuel.

Dans un discours prononcé le 24 février dernier, le premier ministre Tony Blair a dit, et je cite: «Pour la Grande-Bretagne, nous allons accepter l'objectif fixé par la commission royale d'une réduction des émissions de 60 p. 100 d'ici 2050.» Ce discours a été prononcé tout juste avant la publication d'un livre blanc sur l'énergie qui établit la stratégie énergétique de la Grande-Bretagne pour les 50 prochaines années. Dans ce livre blanc, on précise comment les Britanniques prévoient s'y prendre, surtout en réalisant le gain maximum d'efficacité énergétique et en développant massivement les ressources d'énergie renouvelable. Le gouvernement Blair établit par ailleurs des politiques, des programmes et des institutions d'une manière structurée, pas seulement pour se conformer à l'objectif de Kyoto pour 2012, mais aussi pour jeter les bases et paver la voie à la décarbonisation de l'économie britannique à long terme.

Le premier ministre Blair a ajouté: «Il faut un effort international concerté. Comme première étape, nous travaillons intensément avec nos partenaires européens pour obtenir que l'UE dans son ensemble accepte l'objectif de 60 p. 100.» Il cherchera à obtenir un engagement de l'UE à l'égard de politiques susceptibles de démontrer comment cet objectif peut être atteint. Je suis convaincu que les Européens vont s'engager dans cette voie.

J'ai dit tout à l'heure que nous n'avons pas encore commencé à réfléchir dans cette optique ici au Canada. C'est l'élément clé qui manque dans notre débat national et c'est un domaine où votre comité, honorables sénateurs, peut apporter une contribution très importante.

En 2005, à la 11^e conférence des parties, s'amorceront les discussions internationales sur l'engagement au-delà de 2012, pour la deuxième période visée par Kyoto. Le Royaume-Uni sera alors bien placé pour définir le prochain objectif et les mesures cohérentes à prendre en vue de 2050. Ici, au Canada, nous n'avons pas encore commencé à répondre aux questions que j'ai évoquées il y a un instant quand j'ai demandé à quoi ressemblerait notre

Kingdom's, in order to reflect our own reality. However, it is clear that, by 2050, Canada will also need to have made a drastic turnaround. We will also have to become a leader in the production and consumption of clean energy. There is great promise in renewable energy resources in the future of energy efficiency.

Let me quickly suggest where we should be in 2050 and how to identify the best targets for the second and third periods in a way that is most beneficial to ensuring a prosperous future for our children's children, based on natural resources. Those are questions where we can look to the British experience and the experience of other countries and work out for Canada something approaching that 1 per cent a year. That is the rough figure that Mr. Blair has set for Great Britain and which he is encouraging for the Europeans. We have different circumstances, honourable senators. We have an economy growing at a much different rate and in a different way than the Europeans. We also have a population growing in a different way and at a different rate than most of the European countries, some of which are now in population decline. There are clearly major differences. However, these are the issues that will have to be addressed and the targets that have been set out are some that we should consider for ourselves, adjusted for the special circumstances.

In addition, we are a major exporting nation of energy. The United Kingdom is also an exporter at the present time, but will not be very shortly. There again is a major difference that we would have to work into our equation of what we expect in the future. Nevertheless, I think there is plenty of opportunity for consideration of the long-term path as well as the short term.

Those are questions that I trust will be of interest to you. In fact, let me assure you that your views would be most valuable and provide a most needed perspective in helping Canada do its share to stop negatively affecting the global climate. The views would be most helpful from now through early to mid-2004, in other words, our preparatory period before the discussions that start in 2005. Because the international discussions will be in 2005, we obviously must do the preparation beforehand. Your deliberations will be very helpful in that regard. Too often, I find myself immersed in the immediate. Perhaps a Senate committee is a very appropriate body to take a longer term, more balanced view of where we should be going over the decades.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, very much.

avenir à long terme. Il est clair que notre réponse sera différente de celle du Royaume-Uni, puisqu'elle doit refléter notre propre réalité. Cependant, il est également clair que d'ici 2050, le Canada devra aussi avoir effectué un virage radical. Nous devons aussi être devenus un chef de file dans la production et la consommation d'énergie non polluante. Les sources d'énergie renouvelable sont très riches de promesses pour l'avenir de l'efficacité énergétique.

Permettez-moi d'esquisser rapidement la situation qui devrait être la nôtre en 2050 et la façon d'identifier les meilleures cibles pour les deuxième et troisième périodes, d'une manière la plus avantageuse pour garantir un avenir prospère aux enfants de nos enfants, en fonction de nos ressources naturelles. Sur ces questions, nous pouvons nous inspirer de l'expérience britannique et de l'expérience d'autres pays, en vue d'élaborer pour le Canada une voie qui se rapprocherait de cet objectif de 1 p. 100 par année. C'est le chiffre approximatif que M. Blair a fixé pour la Grande-Bretagne et qu'il encourage les Européens à adopter. Notre situation est différente, honorables sénateurs. Nous avons une économie dont la croissance se produit à un rythme très différent et d'une manière différente, par rapport à l'économie européenne. Nous avons aussi une croissance démographique qui est différente et dont le taux est très différent de celui de la plupart des pays Européens, dont certains voient maintenant leur population diminuer. Il est clair qu'il y a de grandes différences. Cependant, ce sont des questions qu'il faudra examiner et nous devrions envisager d'appliquer à nous-mêmes les objectifs qui ont été fixés, en apportant les rajustements voulus en fonction des circonstances.

De plus, notre pays est un grand exportateur d'énergie. Le Royaume-Uni est également exportateur à l'heure actuelle, mais cessera de l'être très bien bientôt. Là encore, il y a une grande différence dont nous devons tenir compte dans notre équation, quant à nos attentes pour l'avenir. Néanmoins, je crois que tout cela mérite d'être examiné de près pour le long terme aussi bien que le court terme.

Ce sont là des questions qui sauront capter votre intérêt, j'ose le croire. En fait, je tiens à vous assurer que votre avis sera des plus précieux et qu'il contribuera à ajouter une perspective tout à fait nécessaire pour aider le Canada à faire sa part de l'effort global pour cesser d'influer négativement sur le climat planétaire. Vos vues seront des plus utiles entre aujourd'hui et le début ou le milieu de 2004, autrement dit durant notre période préparatoire aux discussions qui commencent en 2005. Comme les discussions internationales auront lieu en 2005, nous devons évidemment nous préparer en conséquence. Vos délibérations nous seront très utiles à cet égard. Trop souvent, je me trouve plongé dans des préoccupations immédiates. Peut-être qu'un comité sénatorial est l'organisme idoine pour aborder la question dans une optique à plus long terme, pour avoir une vision plus équilibrée du cheminement que nous devrions suivre au cours des prochaines décennies.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

I hope that you, Mr. Nymark and Ms. Smith, will accept questions honourable senators may have. However, before we do so, I should like to ask you, Mr. Minister, to expand on the question you have raised about post-2012.

We have thought about that and we have argued, although you have far more experience in this than we do, that Kyoto is just one of the first steps in the direction that we must go. However, as you also said, it is difficult to get folks to understand. It is difficult for me and for most of us to understand, given the impenetrable odds that have been placed before us in meeting the first step, let alone talking about the second and the third steps and reductions that are far deeper than the ones towards which we now aim.

In order for people to do something, we must believe that it is doable. You mentioned that people are looking at this sort of impenetrable wall and thinking that governments and big companies must have to do that, that there is not much an ordinary person can do. Convincing people of the possibilities of doing these things, from the standpoint of what each of us as individuals has to do, is a tough row to hoe just at the moment. Is there any insight, beyond what you have said, that you can help us with in that respect? What would you say to the average person on the street who is boggled by what we are asking him to do with Kyoto, never mind the steps after that?

Mr. Anderson: You are quite correct. We have this problem related to the macro approaches that we have taken on the government-to-government and big-industry-to-government levels. That has discouraged some people. We have started to do some advertising, which indicates clearly what an individual can do. We have also tried to tie this in with what we would describe as co-benefits, that is, the improved health that would come from walking and more frequent use of bicycles and less use of private automobiles. Benefits can come from reducing congestion within cities by using public transit. An effort is required to condition people, to show that this is beneficial to them in an individual sense, that it is not just a cost or an imposition on their lifestyle.

In addition, the general trend of the last few months has been, I would say, helpful. We have seen the end, to a very large degree, of the federal-provincial-territorial bickering that marked the fall. I am looking at a column by Paul Sullivan, a western columnist from Alberta in *The Globe and Mail* of yesterday, in which he pointed out that he has changed his position:

There was a time when I was swept up in your —

J'espère que vous, M. Nymark et Mme Smith, accepterez de répondre aux questions que les sénateurs pourraient avoir à vous poser. Cependant, avant de passer aux questions, je voudrais vous demander, monsieur le ministre, de revenir sur la question que vous avez soulevée au sujet de la période postérieure à 2012.

Nous y avons réfléchi et nous avons soutenu, bien que vous ayez beaucoup plus d'expérience que nous dans ce domaine, que Kyoto n'est que l'une des premières étapes dans le cheminement que nous devons faire. Cependant, comme vous l'avez également dit, c'est difficile de le faire comprendre aux gens. C'est difficile à comprendre pour moi-même et pour la plupart d'entre nous, étant donné les chances infinitésimales qu'on nous a données de réussir à atteindre ne serait-ce que la première étape, sans même parler des deuxième et troisième étapes qui exigeront des réductions beaucoup plus prononcées que celles que nous visons pour l'instant.

Si nous voulons que les gens passent à l'action, nous devons croire nous-mêmes que c'est faisable. Vous avez dit que les gens se butent à ce mur apparemment insurmontable et se disent que ce sont les gouvernements et les grandes entreprises qui doivent s'en charger, qu'il n'y a pas grand-chose qu'une personne ordinaire puisse faire. Convaincre les gens qu'il est possible de faire tout cela, je veux dire ce que chacun d'entre nous doit faire individuellement, c'est un peu comme ramer à contre-courant à l'heure actuelle. Avez-vous quelque chose à ajouter à ce que vous avez déjà dit et qui serait susceptible de nous aider à cet égard? Que diriez-vous à l'homme de la rue, qui est déjà un peu ahuri par ce qu'on lui demande de faire à propos de Kyoto, sans même parler de ce qui l'attend par la suite?

M. Anderson: Vous avez tout à fait raison. Nous avons un problème à cause de l'approche macro que nous avons adoptée, au niveau des ententes entre gouvernements et entre le gouvernement et les grandes entreprises. Cela a découragé certaines personnes. Nous avons commencé à faire de la publicité afin de préciser clairement ce que les particuliers peuvent faire. Nous avons aussi essayé d'associer cela à ce que nous appellerions les avantages secondaires, c'est-à-dire la meilleure santé résultant des déplacements plus nombreux à pied et à bicyclette et d'une utilisation réduite de l'automobile privée. Il y a aussi des avantages en termes de diminution des embouteillages urbains, grâce à l'utilisation des transports en commun. Il faut faire un effort pour conditionner les gens, pour leur montrer que c'est avantageux pour eux sur le plan individuel, que ce n'est pas seulement un coût ou une obligation qu'on leur impose dans leur mode de vie.

De plus, l'évolution générale de ces derniers mois a été, je dirais, utile. Nous avons vu la fin, dans une très grande mesure, des querelles fédérales-provinciales-territoriales qui ont marqué l'automne dernier. J'ai ici une chronique de Paul Sullivan, chroniqueur de l'Ouest, de l'Alberta, qui a été publiée dans le *Globe and Mail* d'hier, dans laquelle il dit qu'il a changé d'avis:

À un moment donné, envoûté par vos...

That is, Mr. Klein's.

— anti-Kyoto rhetoric and called on Ottawa not to ratify the accord. But that was parochial mind-shrink. I was wrong, and so are you.

That was in yesterday's paper.

We are seeing people come around to more realistic figures. You will recall that within your own province there was some talk of the cost of Kyoto being up to \$12 per barrel of oil. Suncor has announced major investments in the oil sands, and they expect the extra cost to be 27 cents per barrel. There is a difference between \$12 and 27 cents. We are getting into the realm of more realistic debate and out of the realm of the purple prose of past months.

I should add that people are also beginning to understand better that there really were not such basic, country-shaking differences between ourselves and Alberta and other provinces last fall.

An article about Mr. Taylor — who is the Alberta environment minister — in *The Edmonton Journal* on the 10th of this month talked about Mr. Taylor's views on climate change. The article says that neither government — that is, the federal government and the Alberta government — suggests it is backing down, that they apparently seem to be singing from the same page. Clearly, there is recognition that we were not that far apart. Much of this was, I think, the press and media, who like seeing controversy and encouraging controversy, as do we politicians at times. I do not think it was quite as fundamental as some have suggested.

There is a much better climate in which to put forward a constructive approach. Furthermore, there is also recognition that achieving our target will be much more likely than some people thought last fall. Very few are saying that it will be impossible. Most are saying that it will be difficult, but they are moving into the column that ultimately will be, "That was surprising; it did not hurt as much as we thought, if it hurt at all."

I see opportunities now for working with the provinces. I have no wish to suggest here that we were right and they were wrong. I am simply saying that the dispute was exaggerated. I believe that currently we are into a very good climate for opportunities to work together. This was not a Confederation-shaking issue. It was not at all that type of issue. There were some differences basically as to whether we would write the booklet that came out as the plan, or whether we would attempt to have 14 people write the booklet. I should say 28, because as well as the federal and provincial environment ministers, we had the federal and provincial energy ministers. Having 28 people write a document is rarely successful. Perhaps the only example of successful committee writing is the Anglican prayer book of 1549. Since

Il parle de M. Klein.

...vos grands discours anti-Kyoto, je demandais à Ottawa de ne pas ratifier l'accord. Mais c'était faire preuve d'esprit de clocher. J'avais tort, et vous avez tort vous aussi.

C'était dans le journal d'hier.

On constate maintenant que les gens en arrivent à des chiffres plus réalistes. Vous vous rappellerez que dans votre propre province, certains disaient que le coût de Kyoto pourrait atteindre 12 \$ le baril de pétrole. Suncor a annoncé d'importants investissements dans les sables pétroliers et la compagnie s'attend à ce que le coût supplémentaire soit de 27 cents le baril. Il y a une différence entre 12 \$ et 27 cents. Nous entrons maintenant dans le domaine d'un débat plus réaliste, sortant enfin du débat empoisonné des derniers mois.

J'ajouterais que les gens commencent aussi à mieux comprendre que les différences qui existaient entre notre position et celle de l'Alberta et des autres provinces l'automne dernier étaient loin d'être le gouffre que l'on décrivait.

Un article sur M. Taylor, qui est le ministre de l'Environnement de l'Alberta, publié dans le *Edmonton Journal* du 10 dernier, traitait de l'opinion de M. Taylor sur le changement climatique. Dans cet article, on dit que ni l'un ni l'autre des gouvernements, c'est-à-dire ni le gouvernement fédéral ni le gouvernement de l'Alberta, ne prétend reculer, qu'ils semblent bien tous les deux être sur la même longueur d'ondes. Clairement, on reconnaît maintenant que nous n'étions pas tellement éloignés. Je pense que c'était en grande partie attribuable à la presse et aux médias qui aiment la controverse et qui encouragent la controverse, comme nous le faisons aussi à l'occasion, nous autres politiciens. Je ne pense pas que les divergences de vues étaient aussi fondamentales que certains l'avaient laissé entendre.

Il y a maintenant un bien meilleur climat dans lequel on peut proposer une approche constructive. De plus, on reconnaît que l'atteinte de notre objectif est beaucoup probable que certains le croyaient l'automne dernier. Très peu disent maintenant que c'est impossible. La plupart disent que ce sera difficile, mais ils commencent à se ranger dans la catégorie de ceux qui vont finir par dire: «C'est étonnant; cela n'a pas été aussi douloureux que nous le craignons, et peut-être même que cela a été sans douleur.»

Je vois maintenant des possibilités pour ce qui est de travailler de concert avec les provinces. Je ne souhaite nullement dire ou laisser entendre que nous avons raison et qu'elles avaient tort. Je dis simplement que le conflit a été exagéré. Je crois qu'actuellement, le climat est très bon et que nous avons de belles possibilités de travailler ensemble. Ce n'était pas un différend de nature à ébranler les bases de la Confédération. Ce n'était pas du tout un problème de cette envergure. Il y avait essentiellement des divergences, à savoir si ce serait nous qui rédigerions la brochure qui a débouché en fin de compte sur le plan, ou bien si l'on tenterait de faire rédiger cette brochure par 14 personnes. Je dirais même 28, parce qu'en plus des ministres fédéral et provinciaux de l'Environnement, nous avons les

then, it has not happened. We wrote the book, the plan, and there was a dispute over that. Since then, in substance, there have not been the differences that perhaps were exaggerated.

I am an optimist, at least in this regard. I am not altogether sure I am an optimist in terms of achieving the 2050 targets that Mr. Blair has talked about, but I am an definitely an optimist in reaching the first Kyoto period targets.

Senator Spivak: Thank you very much, minister, for giving us this vision. Our committee was just in California. What impressed me was the role the utilities there play in terms of delivering to consumers the opportunity for efficiency and conservation. In fact, the figures that we saw show that, despite an increase in population, et cetera, their emissions had gone down, and they credit the consumer, in about six months, for getting them out of the debacle they were in.

We heard from the electric utilities here. They told us that business as usual is a 40 per cent increase in their emissions. It looks like about 50 per cent of the country's consumers have an opportunity, through Power Smart programs in British Columbia and in Manitoba. What about the rest who are not in that? Do you have any plans to make that change very quickly? That would deliver a big bang for the buck.

Mr. Anderson: You are absolutely correct, senator, in your analysis of California. When he came into office, President Bush declared energy to be a major objective. His energy plan was so critical, but it sank without a trace. California's consumers did a great deal more than the United States federal government in getting that country out of its problems. They are still suing B.C. Hydro for millions of dollars, of course, for overcharging them, but we will leave that aside.

The opportunities in Canada are substantial. They are driven by the energy Crown corporations, generally speaking — there are some changes in the Crown corporation structures, but let us call them Crown corporations, the hydro companies of the various provinces — mainly because they see massive investment to increase supply.

Up to now, all we have done is increase supply and average the price. Even if the new dam in British Columbia produced hydro at higher prices than they were selling it for, it did not matter. They simply averaged over the earlier cheaper dams and hydro developments and kept on pouring out power. They also, by law, were required to provide power to everyone. They were not

ministres fédéral et provinciaux de l'Énergie. Quand 28 personnes se mettent à rédiger un document, le succès est rarement au rendez-vous. Peut-être que le seul exemple de rédaction à plusieurs mains vraiment couronnée de succès, c'est le livre de prières anglicanes de 1549. Depuis lors, on n'a plus jamais rien vu de tel. Nous avons donc écrit le livre, le plan, et il y avait un différend là-dessus. Depuis, essentiellement, on n'a pas revu les différences dont on avait peut-être exagéré l'importance.

Je suis un optimiste, tout au moins à cet égard. Je ne suis pas tout à fait sûr d'être optimiste pour ce qui est d'atteindre les objectifs de 2050 que M. Blair a évoqués, mais je suis catégoriquement optimiste pour ce qui est d'atteindre les objectifs fixés pour la première période de Kyoto.

Le sénateur Spivak: Merci beaucoup, monsieur le ministre, de nous avoir fait partager cette vision. Notre comité revient tout juste de Californie. Ce qui m'a impressionnée, c'est le rôle que jouent les entreprises de services publics de cet État pour ce qui est de donner aux consommateurs des possibilités en matière d'efficacité et de conservation. En fait, d'après les chiffres qu'on nous a montrés, malgré l'augmentation de la population, leurs émissions ont diminué, et ils attribuent aux consommateurs le mérite de s'être sortis en à peu près six mois de la situation catastrophique dans laquelle ils étaient plongés.

Nous avons entendu le témoignage des représentants des compagnies de production d'électricité du Canada. Ils nous ont dit que le scénario du statu quo représentait une augmentation de 40 p. 100 de leurs émissions. Il semble qu'environ 50 p. 100 de la population du pays ait des possibilités, par l'entremise des programmes Power Smart de Colombie-Britannique et du Manitoba. Mais qu'en est-il des autres, qui n'en font pas partie? Avez-vous des plans pour changer cet état de choses très rapidement? Cela nous en donnerait beaucoup pour notre argent.

M. Anderson: Vous avez absolument raison, sénateur, dans votre analyse de la situation en Californie. Quand il est arrivé au pouvoir, le président Bush a déclaré que l'énergie était l'un de ses grands objectifs. Son plan énergétique était tellement crucial, mais il est pourtant disparu sans laisser de trace. Les consommateurs de Californie ont fait beaucoup plus que le gouvernement fédéral des États-Unis pour sortir ce pays de l'ornière. Bien sûr, ils poursuivent encore B.C. Hydro pour des millions de dollars, pour leur avoir soi-disant fait payer trop cher, mais laissons cette question de côté pour l'instant.

Les possibilités sont considérables au Canada. De façon générale, ce sont les sociétés d'État productrices d'énergie qui prennent l'initiative à cet égard, — il y a eu certains changements dans la structure des sociétés d'État, mais appelons-les des sociétés d'État, enfin les entreprises de production d'électricité des diverses provinces — surtout parce qu'elles sont confrontées à des investissements massifs pour augmenter l'offre.

Jusqu'à maintenant, nous nous sommes contentés d'augmenter l'offre et d'étaler le prix. Même si un nouveau barrage en Colombie-Britannique produisait de l'hydroélectricité à des prix plus élevés que le prix auquel cette électricité était vendue, cela n'avait pas d'importance. On se contentait de calculer un prix moyen en tenant compte de l'électricité meilleur marché produite

able to distinguish between old customers and new. They had a number of restrictions on them that required constant increase in supply. They are doing a tremendous job.

Let me give you one example that shows how provinces and utilities are sometimes ahead of the federal government. The federal building in Vancouver that houses my department and DFO, two environment departments, both of which I have been minister of, was built by Public Works. Mr. Bell, the chairman of the board of B.C. Hydro, and I were at a meeting. At that meeting, he said to me: "Could we help you on energy savings?" I said, "Sure," not thinking they would make major improvements, because, after all, we the federal government had the same objectives.

B.C. Hydro made dramatic improvements for us. Environment Canada and DFO were told by B.C. Hydro how to save money. I asked why it was that we put up a building that was not the absolute state of the art on this. I was told that the government originally had planned to build it 10 years ago, that the plans were on the shelf and that we pulled them off and went ahead. Hence, the building was years out of sync. B.C. Hydro made dramatic improvements, and let me say that I am very grateful to them for doing that.

Very few hydro companies have excess capacity. They are all looking at new expansion in facilities, and it is very expensive. They all see it to their advantage and in their interest to encourage conservation. We simply will support that. We do not think we can do as well as they are doing — and the example I gave you shows exactly why I think that they are probably in the forefront, rather than us. However, if there are any measures they come up with that they would like our assistance with we would be very interested. So much can be done on the conservation side, so quickly.

That is where we will meet our short-term target of 2008-12. We will be doing everything we can to cooperate with them. The experience of California is available to us. We do have good links. Much of the energy use in California is Canadian-sourced. Of the natural gas used in California, 30 per cent comes from Canada, specifically British Columbia and Alberta. We provided a significant amount of peak power for California from the British Columbia hydro facilities.

par des barrages et aménagements hydroélectriques plus anciens, et l'on continuait d'augmenter la capacité du réseau. On était aussi tenu par la loi de fournir de l'électricité à tous. Il était interdit de faire la distinction entre les anciens et les nouveaux clients. Les compagnies productrices étaient assujetties à des contraintes qui les obligeaient d'augmenter constamment l'offre. Elles s'en tirent extraordinairement bien.

Je vais vous donner un exemple qui montre que les provinces et les sociétés productrices sont parfois en avance sur le gouvernement fédéral. L'immeuble fédéral à Vancouver où sont logés mon ministère et le MPO, deux ministères à mission environnementale, et que j'ai tous deux dirigés en tant que ministre, a été construit p. Hydro, et moi-même assistions à une réunion. Il s'est alors tourné vers moi et m'a dit: «Pourrions-nous vous aider à économiser l'énergie?» J'ai dit «Bien sûr», sans croire vraiment qu'il puisse apporter des améliorations marquées, parce qu'après tout, nous, au gouvernement fédéral, avions les mêmes objectifs.

B.C. Hydro a considérablement amélioré l'efficacité de l'immeuble. Environnement Canada et le MPO se sont fait expliquer par B.C. Hydro comment économiser de l'argent. J'ai demandé comment il se faisait que nous avions construit un immeuble qui n'était pas ce qui se faisait de mieux dans ce domaine. On m'a dit qu'à l'origine, le gouvernement avait prévu de le construire il y a dix ans, mais que les plans avaient été mis de côté et qu'on les a repris par la suite quand la décision a été prise de construire. C'est ainsi que l'immeuble avait plusieurs années de retard par rapport aux règles de l'art. B.C. Hydro y a apporté d'importantes améliorations, et je dois dire que je leur en suis très reconnaissant.

Très peu de compagnies de production d'électricité ont une capacité excédentaire. Elles envisagent toutes de construire de nouvelles installations, ce qui est très coûteux. Elles considèrent toutes qu'il est dans leur intérêt et à leur avantage d'encourager la conservation. Nous allons simplement appuyer leurs efforts. Nous ne pensons pas pouvoir faire aussi bien que ces compagnies, et l'exemple que je vous ai donné illustre exactement pourquoi je pense qu'elles ont probablement une longueur d'avance sur nous. Cependant, s'il y a des mesures quelconques que nous pourrions prendre pour leur venir en aide, nous sommes tout à fait disposés à le faire. On peut faire tellement en matière de conservation, et tellement rapidement.

C'est ainsi que nous allons réussir à atteindre notre objectif à court terme pour 2008-2012. Nous allons faire tout en notre pouvoir pour collaborer avec ces compagnies. L'expérience de la Californie est riche d'enseignements pour nous. Nous avons des liens très étroits. Une grande partie de l'énergie utilisée en Californie vient de sources canadiennes. De tout le gaz naturel utilisé en Californie, 30 p. 100 vient du Canada, plus précisément de Colombie-Britannique et de l'Alberta. Nous avons fourni à la Californie, en période de pointe, une quantité considérable d'hydroélectricité produite en Colombie-Britannique.

I once asked why it was possible for B.C. Hydro to have \$300 million owing and not worry about it. The chairman at the time shrugged, and said: "We make \$50 million every weekend from California sales." He did not worry about the debt owing. The matter of the debt is still before the courts.

We have a significant opportunity of obtaining the experience of California and the American utilities. There are many organizations that link up such corporations. We will be as supportive as we possibly can. However, we are respectful of the provincial jurisdiction and we will be working with them, rather than trying to work out some national plan that somebody may feel would be imposed on them.

Senator Spivak: In regard to your initiative with The Home Depot — where people will be encouraged to bring in old lawnmowers — am I correct that there is no such plan as yet for marine engines but that there will be?

Mr. Anderson: There could well be, yes.

Senator Spivak: There is a problem that has come to my attention. The corporate averaging strategy in the United States will mean that here anything that is EPA-approved will be okay. That leads to the possibility that we could be approving polluting engines through that kind of system. All that would be required is an EPA stamp; they have corporate averaging, we do not. I am sure you are aware of that. In addition, Canadians tend to buy cheaper engines. That is perhaps a problem with the EPA stamp in this country and not the corporate averaging. Would you comment on that?

Mr. Anderson: I will comment only to say, thank you for bringing that to my attention. We do sometimes have differences with the EPA and with other regulatory agencies at the state level. It is always our desire to have a standard system, particularly when a product is sold anywhere in North America under free trade.

Senator Spivak: The problem is that there is a possibility that EPA-standard engines may be just the same old polluting ones, and not be subject to the stricter standards that the Americans have under corporate averaging.

Mr. Anderson: Honourable senators, if it turns out that we have a complication of that nature, we would try to work out another system. Our preference is always to not duplicate the EPA where it is possible to avoid that.

Senator Spivak: Will you also look at marine engines, turning the old ones in for an incentive, perhaps, for all those two-stroke engines that are out there?

Mr. Anderson: We do not have a plan, that I know of, for the retirement of old outboard engines. The new four-stroke engines are so remarkably efficient and lighter than they were 10 years

J'ai demandé une fois comment il se faisait que la B.C. Hydro avait des comptes à recevoir non payés de 300 millions de dollars et ne s'en inquiétait nullement. Le président de l'époque a haussé les épaules et a dit: «Nous faisons 50 millions de dollars chaque fin de semaine grâce à nos ventes en Californie.» Il ne s'inquiétait pas du tout des comptes impayés. L'affaire de la dette est encore devant les tribunaux.

Nous avons d'excellentes occasions pour ce qui est de profiter de l'expérience de la Californie et des entreprises américaines d'utilité publique. Il y a beaucoup d'organisations qui servent de lien entre ces entreprises. Nous allons faire tout notre possible pour leur venir en aide. Nous respectons toutefois les compétences provinciales et nous allons travailler avec les provinces, au lieu d'essayer d'élaborer un plan national dont quelqu'un pourrait avoir l'impression qu'il lui est imposé.

Le sénateur Spivak: Au sujet de votre initiative avec la chaîne Home Depot, les gens étant encouragés à venir se débarrasser de leur vieille tondeuse, ai-je raison de dire qu'il n'existe aucun plan semblable pour les moteurs hors-bord, mais qu'il y en aura un?

M. Anderson: C'est bien possible, oui.

Le sénateur Spivak: C'est un problème qu'on a porté à mon attention. La stratégie de la consommation moyenne par compagnie aux États-Unis signifie que tout ce qui est approuvé par l'EPA sera acceptable ici. C'est ainsi que nous pourrions nous retrouver à approuver des moteurs polluants à cause de ce système. Tout ce qu'il faut, c'est l'approbation de l'EPA; ils ont un programme de consommation moyenne par compagnie, tandis que nous n'en avons pas. Je suis certaine que vous êtes au courant de cela. De plus, les Canadiens achètent généralement des moteurs moins chers. Le problème tient peut-être à l'approbation de l'EPA et non pas au programme de consommation moyenne. Pourriez-vous commenter cela?

M. Anderson: Je dirai seulement que je vous remercie d'avoir porté cela à mon attention. Nous avons parfois des divergences de vues avec l'EPA et avec d'autres organismes de réglementation au niveau des États. Nous souhaitons toujours avoir un système uniforme, en particulier quand un produit est vendu n'importe où en Amérique du Nord dans le cadre du libre-échange.

Le sénateur Spivak: Le problème est qu'il est possible que des moteurs conformes aux normes de l'EPA ne soient rien d'autre que les mêmes vieux moteurs polluants et ne soient pas assujettis aux normes plus rigoureuses que les Américains ont mis en place aux termes du programme de la moyenne de consommation.

M. Anderson: Honorables sénateurs, s'il s'avère que nous avons une complication de cette nature, nous essaierons de mettre en place un autre système. Notre préférence est toujours d'éviter de faire double emploi avec l'EPA lorsque c'est possible.

Le sénateur Spivak: Allez-vous envisager également un programme pour les moteurs hors-bord, pour encourager les gens à se débarrasser de tous ces vieux moteurs deux temps qui sont encore en service?

M. Anderson: Nous n'avons pas, à ma connaissance, de plan prévoyant la mise au rancart des vieux moteurs hors-bord. Les nouveaux moteurs quatre temps sont tellement remarquablement

ago when they first came out. I give credit to Honda for pioneering this work. The upgraded two-stroke engines of today are so much different from the outboard motor of a few years ago.

I hope that everyone from cottager associations around lakes will encourage boaters to understand that there has been a large technological improvement. New engines are so much better for the environment.

Senator Spivak: However, there are 50,000 of the old engines around, just with PWCs.

Senator Milne: Mr. Minister, you spoke of large industrial emitters and developing an approach that involves emission intensity targets. It seems that "emission intensity" is a fudge term. It may well involve them reducing — if we are on this slippery slope of increasing emissions — after 50 years up there bringing it down a certain amount, but never actually reducing the total amount of emissions. That is probably what we should be doing.

Is industry not tackling the intensity issue? Generally, industrial processes are greener now than they were 30 years ago. Are our emissions higher or lower now, on a GDP basis?

I believe they are lower, but that will still mean a total increase in emissions. If you are talking about dollars of GDP, it is coming down, but the total is still going up. What can we do to tackle the actual bottom-line figure here?

Mr. Anderson: Senator, the premises of your question are absolutely correct. Industrial processes are improving dramatically. As a quick example, the car of today, generally speaking, is built with half the energy that would be used to build an equivalent vehicle 12 years ago.

Senator Milne: However, many more cars are being built.

Mr. Anderson: That is one reason we excluded the automotive sector from the group of large emitters. There is that improvement. Also, you are quite correct in saying that per dollar of GDP the energy intensity has dramatically improved.

Ours has been one of the most successful economies over the last few years. That is an objective that has clearly been out there. Our total economy has grown. Therefore, reducing energy intensity requires something more, if we are ever to achieve that improvement in the atmosphere. The atmosphere is finite, after all. Energy intensity improvements are not necessarily the final answer.

Senator Milne: We do not have an answer, do we?

efficacients et plus légers qu'ils ne l'étaient il y a dix ans, quand ils sont sortis. Je lève mon chapeau à Honda pour son travail de pionnier dans ce domaine. Les nouveaux moteurs deux temps vendus aujourd'hui sont également très différents des anciens moteurs hors-bord d'il y a quelques années.

J'espère que tous les membres des associations de villégiateurs autour de nos lacs encourageront les plaisanciers à comprendre qu'il y a eu une très grande amélioration technique. Les nouveaux moteurs sont tellement meilleurs pour l'environnement.

Le sénateur Spivak: Cependant, il y a encore 50 000 vieux moteurs qui circulent, seulement chez TPC.

Le sénateur Milne: Monsieur le ministre, vous avez parlé des grands pollueurs industriels et d'une approche fondée sur des cibles en matière d'intensité d'émission. Il semble que l'expression «intensité d'émission» soit floue. Il est fort possible qu'il s'agisse pour ces entreprises de réduire leurs émissions, puisque nous sommes sur le terrain glissant d'une augmentation des émissions, après 50 ans d'augmentation continue, donc de les ramener à un certain montant, mais sans jamais vraiment réduire la quantité totale d'émissions. C'est probablement ce que nous devrions faire.

Est-ce que l'industrie ne s'attaque pas à la question de l'intensité? En général, les procédés industriels sont plus respectueux de l'environnement de nos jours qu'ils ne l'étaient il y a 30 ans. Nos émissions sont-elles plus élevées ou plus basses aujourd'hui, par rapport au PIB?

Je pense qu'elles ont diminué, mais il n'en reste pas moins que cela veut quand même dire une augmentation absolue des émissions. Quand on parle de dollars en proportion du PIB, il y a une baisse, mais le total continue quand même d'augmenter. Que pouvons-nous faire pour réduire le chiffre total absolu?

M. Anderson: Sénateur, les prémisses de votre question sont absolument correctes. Les procédés industriels connaissent des améliorations spectaculaires. À titre d'exemple, l'automobile d'aujourd'hui, de façon générale, consomme pour sa fabrication deux fois moins d'énergie qu'il n'en fallait pour fabriquer un véhicule équivalent il y a 12 ans.

Le sénateur Milne: Oui, mais on fabrique aujourd'hui beaucoup plus de voitures.

M. Anderson: C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons exclu le secteur de l'automobile du groupe des grands pollueurs. Il y a eu une nette amélioration. Par ailleurs, vous avez tout à fait raison de dire que pour chaque dollar de PIB, l'intensité énergétique s'est améliorée considérablement.

Notre économie a été parmi celles qui ont connu les plus grands succès ces dernières années. C'est un objectif auquel on s'est résolument attaqué. Notre économie totale a connu une forte croissance. Par conséquent, pour réduire l'intensité énergétique, il faudra faire encore plus, si nous voulons réaliser un jour cette amélioration au niveau de l'atmosphère. Après tout, l'atmosphère n'est pas infinie. Les améliorations d'intensité énergétique ne sont pas nécessairement la solution définitive.

Le sénateur Milne: Nous n'avons pas de solution, n'est-ce pas?

Mr. Anderson: There must be a cap. As long as there is a cap and energy intensity, so that the energy intensity level is working towards an enforceable target, then that is very important. That is, after all, how you achieve that in a growth economy. If we were in an economy in decline, or an economy that is static — and some of the European economies are virtually static — you would not have the same concern over energy intensity. A cap would relate more directly to what you are doing. Certainly, for us, a cap is critical.

Since we have had so much energy in Canada, energy intensity has never had quite the same importance as it might if we were in a European nation that depended entirely on imports.

We have tended to be a trifle more casual about energy intensity. I appreciate — and think it is very important — the Alberta emphasis on energy efficiency. However, your point is that, without a cap, we will not achieve our goals; and that is important. The two things must go together, certainly in our economy, which is a growth economy.

Senator Milne: This committee has discussed in some detail the One-Tonne Challenge and seeking ways to encourage individual Canadians to meet that challenge.

An easy way to meet that challenge would be to take public transit — as the ads on television constantly remind us. In that case, who gets to count the energy saving? Is it the individual who has left his or her car at home and taken public transit, or is it the transit system that is moving more people more efficiently? How do you prevent double counting in this sort of a situation?

Mr. Anderson: There will undoubtedly be rough counting, let us call it, as we sort out what could be 100 per cent one way or 100 per cent the other. There will have to be some rough, ballpark analysis. Individuals definitely need to have the count done for them. We have to have some opportunities of rewarding individuals with recognition for their good work, and one hopes we will reward them in other ways as well, albeit minor, perhaps. We want to give clear indications of our support for what they are doing as individuals.

Yes, the transit companies will nevertheless claim it to be their victory. We may have to split the difference, to avoid major double counting.

We have a reasonably good system of calculating energy efficiency and also greenhouse gas emissions. We do not have a major problem with calculating emission reductions. We think it can be done with adequate precision. Extending this a little further, we believe that internationally it will not be too difficult

M. Anderson: Il faut qu'il y ait un plafond. Pourvu qu'il y ait un plafond et un objectif d'intensité énergétique, de manière que le niveau d'intensité énergétique se rapproche d'un objectif réalisable, alors c'est très important. Après tout, c'est ainsi que l'on peut réussir sur ce plan dans une économie en croissance. Si notre économie était en déclin, ou si elle était statique — et certaines économies européennes sont quasiment statiques —, vous n'auriez pas les mêmes préoccupations au sujet de l'intensité énergétique. Un plafond serait plus directement lié aux résultats obtenus. Il est certain que, pour nous, il est essentiel d'avoir un plafond.

Comme nous avons toujours eu tellement d'énergie au Canada, l'intensité énergétique n'a jamais eu vraiment la même importance qu'elle peut en avoir dans un pays européen qui importe la totalité de son énergie.

Nous avons eu tendance à accorder un peu moins d'importance à l'intensité énergétique. Je comprends que l'Alberta accorde autant d'importance à l'efficacité énergétique, et je pense que c'est en effet très important. Cependant, votre argument est qu'en l'absence d'un plafond, nous n'atteindrons pas nos objectifs; et c'est un point important. Les deux éléments doivent aller de pair, assurément dans notre économie, qui est une économie en croissance.

Le sénateur Milne: Notre comité a discuté de façon assez détaillée le défi d'une tonne et les moyens à prendre pour encourager les Canadiens à relever ce défi individuellement.

Il y a un moyen d'y parvenir facilement, c'est de prendre le transport en commun, comme les annonces à la télévision nous le rappellent constamment. En pareil cas, à qui attribue-t-on l'économie d'énergie? Est-ce au particulier qui a laissé sa voiture à la maison pour prendre le transport en commun, ou bien au système de transport en commun qui transporte les banlieusards de façon plus efficace? Comment peut-on empêcher de compter l'économie en double dans une telle situation?

M. Anderson: Il y aura indéniablement une comptabilité approximative, quand il faudra répartir une économie qui pourrait être attribuée à 100 p. 100 d'un côté ou à 100 p. 100 de l'autre. Il faudra faire une approximation. Il est certain qu'il faudra se charger de faire cette estimation pour les particuliers. Il faut trouver le moyen de récompenser les gens, de reconnaître leurs efforts, et il faut espérer qu'on donnera aussi aux gens d'autres récompenses, même si elles sont minimes. Nous voulons indiquer clairement notre appui pour ce que les gens font sur le plan individuel.

Oui, les compagnies de transport en commun vont néanmoins chercher à crier victoire. Nous devons peut-être imposer le partage des gains réalisés, pour éviter qu'ils soient comptés deux fois.

Nous avons un système raisonnablement bon pour calculer l'efficacité énergétique et aussi les émissions de gaz à effet de serre. Nous n'avons pas tellement de difficulté à calculer les réductions des émissions. Nous pensons que cela peut se faire avec une précision suffisante. Pour aller encore un peu plus loin, nous

to have a reasonably accurate system. No accounting system is ever perfect, but it will certainly be good enough for this purpose.

Mr. Alan Nymark, Deputy Minister, Environment Canada: With regard to the difference between counting and crediting, we do not envisage individuals getting credit in the sense of being able to trade reductions that they have made individually into, for example, the large emitter system. We do not see the individual reductions as offsets to large industrial emitters.

Second, whether you look at it from the point of view of counting or crediting of the 31-megaton challenge that has been issued, 24 megatons are accounted for within the targeted measures. As we pursue the individual targeted measures in the plan, the counting will be done by those who are doing the targeted measures, not by those who will possibly be using them, such as consumers.

The Chairman: Mr. Anderson, you referred to \$1.5 billion for various purposes. Are you contemplating, in respect of the support and recognition you were talking about for individual Canadians, direct consumer subsidy or incentive to achieve some of those goals?

Mr. Anderson: I certainly am. A clear way to indicate government encouragement is to ensure people have a few extra dollars in their pockets, even if the amount is small. This is a matter of debate. I will give you the classic example of the tax credit for the bus pass, which, I must say, I would like to see. It is true that some who suggest this is not the way to go say that the \$100 million this would cost the tax system in Canada will not result in increased bus ridership, that transit ridership will not increase because people get a credit and thus reduce, let us say, the price of their pass by half. It may be true that it is not that flexible a system and ridership will not increase dramatically because the pass becomes cheaper. On the other hand, it sends a message that society values those who use public transit. This debate is currently ongoing among those who say that if you have \$100 million you should spend it on actually reducing emissions and those who say that since we are in a period of substantial tax cuts anyway does it really matter if we give \$100 million to people who use the bus if we achieve the other purpose of showing that society values their use of public transit.

In addition, we have potential fee-bates — rebates for vehicles that are low in emissions — or possibly changes at the provincial level in licensing of vehicles so that they are licensed by weight or

croyons que, sur le plan international, il ne sera pas trop difficile d'avoir un système raisonnablement précis. Aucun système de comptabilisation n'est jamais parfait, mais il sera certainement suffisamment précis pour cette fin.

M. Alan Nymark, sous-ministre, Environnement Canada: Au sujet de la différence entre la comptabilisation et les crédits, nous n'envisageons pas que des particuliers se voient reconnaître le crédit en ce sens qu'ils pourraient échanger les réductions qu'ils auraient effectuées individuellement dans l'ensemble des émissions. Nous ne pensons pas que les réductions individuelles pourront servir à compenser les émissions des grands pollueurs industriels.

Deuxièmement, que l'on envisage la question sous l'angle de comptabilisation ou du crédit ou du défi de 31 mégatonnes qui a été lancé, 24 mégatonnes sont prises en compte dans le cadre des mesures ciblées. À mesure que nous mettrons en place les mesures ciblées individuelles prévues dans le plan, la comptabilisation se fera par ceux qui mettent en place les mesures ciblées, non pas par ceux qui les mettront éventuellement en application, par exemple les consommateurs.

Le président: Monsieur Anderson, vous avez fait allusion à une somme de 1,5 milliard de dollars destinée à diverses fins. Envisagez-vous, pour reconnaître les efforts des Canadiens et leur venir en aide individuellement, des subventions directes au consommateur ou des encouragements pour l'atteinte de ces objectifs?

M. Anderson: Absolument. Une bonne manière de communiquer clairement l'encouragement du gouvernement, c'est de s'assurer que les gens aient quelques dollars de plus dans leur portefeuille, même si le montant est minime. Il y a un débat là-dessus. Je vais vous donner l'exemple classique du crédit d'impôt pour le laissez-passer d'autobus; je dois dire que je suis en faveur d'une telle mesure. Il est vrai que certains prétendent que ce n'est pas une bonne idée, affirmant qu'une telle mesure coûterait 100 millions de dollars en dépenses fiscales au Canada et ne ferait pas augmenter l'achalandage des autobus, que les gens ne seraient pas plus nombreux à prendre le transport en commun parce qu'un crédit d'impôt leur permettrait de réduire de moitié, disons, le prix de leur laissez-passer. C'est peut-être vrai que le système n'a pas cette souplesse et que l'achalandage n'augmenterait pas de façon spectaculaire même si les billets seraient meilleur marché. Par contre, cela envoie un message, à savoir que la société voit favorablement les gens qui prennent le transport en commun. Ce débat se poursuit actuellement entre ceux qui disent que si l'on a 100 millions de dollars à dépenser, on devrait plutôt s'en servir pour réduire les émissions, et ceux qui disent que puisque nous sommes dans une période d'importantes baisses d'impôts de toute façon, il importe peu que nous donnions 100 millions de dollars aux gens qui prennent l'autobus, si cela permet par ailleurs d'atteindre un autre objectif, à savoir de montrer que la société est favorable au transport en commun.

De plus, il serait possible d'accorder des rabais pour l'achat de véhicules plus polluants, ou peut-être d'apporter des changements au système provincial d'immatriculation des véhicules, pour qu'ils

horsepower. In that way, there is more emphasis on using more economical vehicles from the point of view of energy use and efficiency.

We are looking at many of those programs and the debate is on that hard-nosed question of whether it really reduces emissions or whether the people who are buying vehicles will not be influenced by the price being reduced \$1,000 or \$2,000, as the case may be. The debate is on, but we definitely need it for the purpose of showing that the One-Tonne Challenge is very achievable and that we value the individual's contribution.

Senator Christensen: I appreciate your comments with regard to 2050. I myself will probably be carbon-emitting by that time.

It is very important that we do look at the long term because Kyoto is not a flavour of the month. It is something that we will have to live with forever as we go forward and as countries like China become more industrialized. We will have to be able to build on that which we put in place now, continuing to put more savings into our economies.

Have any monitoring systems been put in place to track the carbons that are being emitted in the North as a result of global warming and the melting of the permafrost? There is a huge carbon sink up there. We do not want to save one place but have huge emissions in another.

Mr. Anderson: There is enormous potential emission from our permafrost, which is melting. It is now frozen and thus in the bank with regard to emissions. However, when that becomes liquid, as it will for much longer periods of the year, and indeed in some cases unstable to the point where it will remain liquid, we will have a much greater emissions problem than we currently have. It is one example of the instability in the system and of how things get worse because of earlier problems.

We are monitoring that, mostly at the academic level. Ms. Smith may know more about government measures.

That is a major concern, as well as the other macro northern issue, which is that the melting of ice means that heat is no longer reflected. It is absorbed by dark water instead of being reflected by white snow or ice. That is another instability element that could tip and make things much worse rather than potentially getting better.

Those are two major concerns with respect to climate change in the North that are quite divorced from impact on individuals and people who live there.

Ms. Smith, do you know of any government measures dealing with permafrost?

soient immatriculés selon le poids ou la puissance. On favoriserait ainsi l'utilisation de véhicules plus économiques du point de vue de l'efficacité énergétique.

Nous examinons beaucoup de programmes de ce genre et le débat se poursuit sur la question de fond, à savoir si cela permet vraiment de réduire les émissions, ou bien si les gens qui achètent des véhicules ne seront pas influencés par un écart de prix de 1 000 \$ ou 2 000 \$, selon le cas. Le débat se poursuit, mais il est certain qu'il faut démontrer que le défi d'une tonne est tout à fait réalisable et que nous valorisons les efforts individuels.

Le sénateur Christensen: Je comprends vos commentaires sur l'an 2050. Je serai probablement moi-même émettrice de carbone d'ici là.

Il importe de faire des prévisions à long terme parce que Kyoto n'est pas une mode passagère. Nous devons dorénavant respecter cet accord, surtout à mesure que des pays comme la Chine s'industrialiseront davantage. Nous devons pouvoir construire sur les bases que nous mettons en place aujourd'hui, en continuant d'injecter de plus grandes économies dans nos économies.

A-t-on mis en place des systèmes de contrôle pour suivre à la trace le carbone qui est émis dans le Nord à cause du réchauffement planétaire et de la fonte du pergélisol? Il y a là-haut un immense puits de carbone. Nous ne voulons pas réduire les émissions en quelque part s'il y a ailleurs sur la planète une immense augmentation des émissions.

M. Anderson: Il y a un énorme potentiel d'émissions provenant de notre permafrost, qui est en train de fondre. Il est actuellement congelé et représente donc une banque en termes d'émissions. Cependant, quand cette masse va devenir liquide, comme elle le sera pendant des périodes beaucoup plus longues durant l'année et pourrait même dans certains cas devenir instable au point de demeurer toujours à l'état liquide, nous aurons un problème d'émissions beaucoup plus grave qu'aujourd'hui. C'est un exemple de l'instabilité du système et c'est vrai que la situation pourrait empirer à cause de problèmes antérieurs.

Nous suivons la question de près, surtout au niveau universitaire. Mme Smith en sait peut-être plus long que moi sur les mesures gouvernementales.

C'est une grave préoccupation, de même que les autres grandes problématiques nordiques, à savoir qu'à cause de la fonte de la glace, la chaleur n'est plus reflétée. Elle est absorbée par de l'eau sombre au lieu d'être reflétée par la neige blanche ou la glace. C'est un autre élément d'instabilité qui pourrait infléchir la balance et rendre la situation encore bien pire, au lieu qu'elle ne s'améliore.

Ce sont deux grandes inquiétudes relativement au changement climatique dans le Grand Nord qui n'ont rien à voir avec les répercussions sur les particuliers, les gens qui habitent dans cette région.

Madame Smith, êtes-vous au courant de mesures gouvernementales dans le dossier du permafrost?

Ms. Norine Smith, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications, Environment Canada: I can confirm that it is part of the Canadian scientific effort as well as the global scientific effort to better understand the trajectory we are on with respect to climate change. I do not know any of the details of specific projects. We could find out more for you if you would like us to follow up on that.

Implied in your question was whether this was part of the reporting of Canada's emissions through our inventory reporting to the United Nations. It is not. Nonetheless, it is an important part of the bigger global picture and it is being monitored.

Senator Christensen: I should think it would be not only in Canada but also around the world. If we are counting emissions, reductions and all of that, it is one of the equations that must be factored in. Are we winning or losing? If we are losing, why is that?

I have a question about ethanol. Why are we not making more progress on getting ethanol? It seems to be a situation of low hanging fruit that can be brought on quickly, as well as ethanol from grains as opposed to cellulose, which is down the road as far as technology goes. The United States seems to be making great strides there but we are not. Can you comment on that?

Mr. Anderson: In the plan, we put the target on having 35 per cent of our vehicle fuel stream being 10 per cent ethanol. Putting the two figures together, you get 3.5 per cent of our total gasoline stream being ethanol, not hydrocarbon. That is our objective and we will achieve that.

There are a number of factors in terms of scale of plant operation, location of plant, ability to transport ethanol in a cost-effective way, and tax measures needed to achieve this. These are all being worked on by Natural Resources, in fact, not by us. These are the aspects that they deal with. Certainly, the objective is clear: 3.5 per cent of the total fuel stream for vehicles will be ethanol.

In addition, I did say a word or two about biodiesel as well, which is similar in the sense that it would also dilute the hydrocarbon fuel stream on the diesel side.

That is our objective, which we will achieve. We have not quite figured out the exact mechanisms for achieving it, however. The issue of the potential of the cellulosic wood-based brush and scrub-based ethanol as opposed to the grain based or corn based is an argument, which, again, is going back and forward somewhat. There are different technologies, and one is that the cellulosic is not as well developed.

Mme Norine Smith, sous-ministre adjointe, Politiques et communications, Environnement Canada: Je peux confirmer que cela fait partie de l'effort scientifique canadien ainsi que de l'effort scientifique planétaire pour mieux comprendre la trajectoire sur laquelle nous sommes relativement au changement climatique. Je ne connais pas les détails des projets précis. Nous pouvons nous renseigner à votre intention, si vous le voulez.

Un élément implicite de votre question était de savoir si cela fait partie des émissions dont le Canada fera état dans notre rapport aux Nations Unies. Ce n'est pas le cas. Néanmoins, c'est une partie importante du tableau planétaire global et la situation est suivie de près.

Le sénateur Christensen: Je m'attends à ce qu'elle le soit en effet, et pas seulement au Canada, mais aussi ailleurs dans le monde. Si nous comptons les émissions, les réductions, et tout le reste, c'est l'un des éléments de l'équation dont il faut tenir compte. Sommes-nous gagnants ou perdants? Si nous sommes perdants, pourquoi?

J'ai une question sur l'éthanol. Pourquoi ne faisons-nous pas plus de progrès dans le dossier de l'éthanol. Il semble que des gains pourraient être réalisés facilement et rapidement dans ce dossier, et aussi dans le cas de l'éthanol produit à partir de céréales, par opposition à la cellulose, qui est plus éloignée dans l'avenir pour des raisons technologiques. Les États-Unis semblent progresser à pas de géant dans ce domaine, mais pas nous. Pourriez-vous commenter cette observation?

M. Anderson: Dans le plan, nous avons fixé comme objectif d'avoir 35 p. 100 de notre carburant d'automobile qui serait constitué de mélange à 10 p. 100 d'éthanol. Si l'on additionne les deux chiffres, on obtient 3,5 p. 100 de notre consommation totale d'essence qui serait de l'éthanol, et non pas des hydrocarbures. C'est notre objectif et nous allons l'atteindre.

Il y a un certain nombre de facteurs en termes d'échelles de grandeur des usines, de la localisation des usines, de la capacité de transporter l'éthanol avec un bon rapport coût-efficacité, et aussi quant aux mesures fiscales nécessaires pour atteindre l'objectif. Ce sont en fait les Ressources naturelles qui s'occupent de tout cela, pas nous. Ce sont là tous les aspects dont s'occupe ce ministère. Il est certain que l'objectif est clair: 3,5 p. 100 du carburant des véhicules sera composé d'éthanol.

De plus, j'ai touché un mot du biodiesel, qui est semblable en ce sens qu'il diluerait également la teneur en hydrocarbures du carburant diesel.

Tel est notre objectif, et nous allons l'atteindre. Nous n'avons pas encore établi les mécanismes précis pour y parvenir. Quant au potentiel comparatif de l'éthanol cellulosique produit à partir de bois, de broussailles, par opposition à l'éthanol fabriqué à partir de céréales ou de maïs, il y a là encore un débat et la situation est évolutive. Il y a différentes technologies et celle permettant de produire de l'éthanol cellulosique n'est pas aussi avancée en terme de développement.

We will certainly have it; that is our objective. However, we have put it in perspective. The conservation side is still the largest opportunity. Substitution of ethanol for hydrocarbon is certainly desirable, but it is part of a mix. It is not, in itself, the magic key or silver bullet.

Senator Milne: As a follow-up to that, it seems to me that there is a simple way to encourage the use of ethanol and that is to build more ethanol plants and ensure that it is more readily available to the average consumer.

Mr. Anderson: Absolutely. There is no question that it is not there because of transportation issues. Where the plants — there will have to be more than one — should be located is an important factor. The dilemma of getting in too quickly is that we do not want to put a plant in a place where, in five years, it shows that we have added to the cost of using ethanol and thus discouraged its use.

Senator Milne: There are farmers who are quite ready and willing to start investing in ethanol production but they cannot get money from banks. Agricultural enterprise finds it difficult to borrow money. Banks will not loan to them.

Mr. Anderson: Certainly the farming community is strongly in favour of this, both the corn and the grain or the wheat and other grains that might be used in the West. You are quite correct that we have major allies in this. Once again, this brings onside a large group of people and an important component of our overall industry that are enthusiastic supporters of the wider goal of climate change because they are involved in part of the picture. Our farm community is ingenious at finding ways of improving their operations in terms of climate change. They are changing the way they conduct agriculture. They are using fewer fuels, less diesel. They are doing things differently, and this is positive.

Senator Milne: They certainly are, but the banks have not yet got the message.

Mr. Anderson: I would hesitate to comment before a Senate committee on banks. Mr. Manley might wrap my knuckles.

The Chairman: Since we are talking about ethanol, I will ask a question that Senator Kenny would ask, if he were here.

The government needs to set a good example. Supply and demand, and the example that could be set in that way, could be a snowball effect. In this city specifically, there are a great many government vehicles, probably a higher proportion than in most places. There are, within five kilometres of the place that we now sit, two service stations that sell ethanol gasoline. They straddle highway number 417. There is one on either side.

Nous allons certainement y arriver; c'est notre objectif; cependant, nous devons mettre cela en contexte. C'est encore la conservation qui offre les plus grandes possibilités. Le remplacement des hydrocarbures par l'éthanol est certainement souhaitable, mais ce n'est qu'un des éléments d'un tout. Ce n'est pas, en soi, une solution magique, une panacée.

Le sénateur Milne: Toujours sur cette question, il me semble qu'il y a un moyen très simple d'encourager l'utilisation de l'éthanol, à savoir construire un plus grand nombre d'usines d'éthanol et s'assurer que le consommateur moyen puisse se procurer de l'éthanol plus facilement.

M. Anderson: Absolument. Il est indéniable que ce sont des problèmes de transport qui limitent l'offre de ce produit. La localisation des usines, puisqu'il en faudra plus qu'une, est un facteur important. Le dilemme, c'est qu'il faut éviter d'aller trop vite et de construire une usine à un endroit où l'on va s'apercevoir dans cinq ans que cela n'a fait qu'ajouter au coût de l'éthanol, décourageant ainsi les consommateurs d'en acheter.

Le sénateur Milne: Il y a des agriculteurs qui sont tout à fait prêts et disposés à investir dans la production d'éthanol, mais ils n'arrivent pas à avoir de l'argent des banques. Les exploitants agricoles trouvent difficile d'emprunter de l'argent. Les banques refusent de leur prêter.

M. Anderson: Il est certain que la communauté agricole est fortement en faveur de ce projet, autant le maïs que le blé et les autres céréales qui pourraient être utilisées dans l'Ouest. Vous avez raison de dire que nous avons de puissants alliés dans ce projet. Nous avons de notre côté un groupe nombreux et une importante composante de notre industrie, qui sont des partisans enthousiastes de l'objectif global de la lutte contre le changement climatique parce qu'ils sont parties prenantes dans le processus. Nos agriculteurs font preuve de beaucoup d'ingéniosité pour trouver des moyens d'améliorer leur exploitation face au changement climatique. Ils changent leur manière de faire de l'agriculture. Ils utilisent moins de carburant, moins de diesel. Ils font les choses différemment, et c'est un facteur positif.

Le sénateur Milne: Ils font certainement leur part, mais les banques n'ont pas encore compris le message.

M. Anderson: J'hésiterais à faire un commentaire sur les banques devant un comité du Sénat. M. Manley pourrait me taper sur les doigts.

Le président: Puisque nous parlons d'éthanol, je vais poser une question que le sénateur Kenny poserait, s'il était ici.

Le gouvernement doit donner l'exemple. L'offre et la demande, et l'exemple que l'on pourrait donner de cette manière, pourraient avoir un effet d'entraînement. Dans cette ville-ci, en particulier, il y a beaucoup de véhicules gouvernementaux, probablement une plus forte proportion que dans la plupart des villes. Dans un rayon de cinq kilomètres de l'endroit où nous sommes assis en ce moment, il y a deux stations-service qui vendent de l'essence à l'éthanol. Elles sont au bord de l'autoroute 417. Il y en a une de chaque côté de la ville.

If all government vehicles, chauffeur driven, cars, trucks, and the like that burn gasoline, were obliged in some way to use ethanol gasoline, one can imagine a situation developing in which a number of other service stations would wake up one Thursday morning saying, "What has happened to all my government business?" The answer would be, "They have all gone down the street because they are buying ethanol gasoline." One can easily imagine the snowball effect from that because the retailer will phone his supplier and say, "Get me some ethanol gasoline. It is important that I sell it." That would not only produce good effects, but also it would show us to lead by example.

Is there something that can be done about that, do you suppose?

Mr. Anderson: Yes, there is. That is a direction from my colleagues, the President of the Treasury Board and the Minister of Public Works. The two of them, together, are responsible for fleet acquisitions and fleet maintenance. I had a most interesting meeting with the fleet managers of the federal vehicle fleet. They were telling me about the 43 different requirements they have to meet before they can possibly purchase a vehicle, and the concerns with respect to fuel efficiency and use of alternative fuels, ethanol, are not high enough on the list, in their view, for them to override some of the other factors. We are working with them and we expect to have a program that will be substantially improved.

I can report to senators that when I was last here I said we had a 100 per cent improvement in ministerial vehicles when Stephen Owen got a hybrid vehicle so that made two of us. I can again report we have a 50 per cent improvement since my last visit here because now we have Elinor Caplan with a hybrid vehicle, so we now have three hybrid vehicles in the cabinet fleet. That, of course, is only a small percentage of what we should have; however, I am hopeful, and I will continue to report to you success with my colleagues.

The Chairman: With respect to the use by government vehicles of ethanol fuel in Ottawa, in particular, and elsewhere, we will be following that closely and looking for that to be raised as a priority on a priority list of fleet managers. We cannot imagine an impediment to that.

Mr. Anderson: No, you are quite right. We have about 85 or 90 hybrid vehicles in the total federal fleet. The Department of National Defence and the RCMP have been good in the purchase and use of them. The Royal Canadian Mounted Police find this vehicle to be effective. It is not for use in pursuit; however, it is an effective vehicle in many other applications. If that is the case, it sends a message to the public; and if other government departments do the same thing, the message is there.

Si tous les véhicules gouvernementaux, limousines conduites par des chauffeurs, voitures, camions, et cetera, tous les véhicules qui brûlent de l'essence étaient obligés d'une manière ou d'une autre à faire le plein avec de l'essence à l'éthanol, on peut s'imaginer que bon nombre d'exploitants de stations-service se réveilleraient un beau jeudi matin et se diraient: «Où sont donc passés tous mes clients du gouvernement?» Et la réponse serait: «Ils vont tous faire le plein chez mon concurrent parce qu'ils achètent de l'essence à l'éthanol.» On peut facilement s'imaginer l'effet d'entraînement, parce que le détaillant téléphonerait à son fournisseur et lui dirait: «Fournissez-moi de l'essence à l'éthanol. C'est important que je puisse en vendre.» Cela aurait des conséquences favorables et nous permettrait de donner l'exemple.

À votre avis, y aurait-il quelque chose à faire à ce propos?

M. Anderson: Oui, absolument. Telle est l'orientation de mes collègues le président du Conseil du Trésor et le ministre des Travaux publics. Les deux sont, conjointement, responsables de l'acquisition et de l'entretien du parc automobile. J'ai eu une rencontre fort intéressante avec les gestionnaires du parc automobile fédéral. Ils m'ont parlé de 43 exigences différentes qu'ils doivent respecter avant de pouvoir acheter un véhicule, et les préoccupations relatives à l'efficacité énergétique et à l'utilisation de carburants de remplacement comme l'éthanol ne sont pas suffisamment élevées sur la liste, à leur avis, pour avoir un poids prépondérant face à d'autres facteurs. Nous travaillons de concert avec eux et nous comptons mettre en place un programme sensiblement amélioré.

Je peux dire aux sénateurs que la dernière fois que j'ai comparu ici, j'ai dit que nous avions réalisé une amélioration de 100 p. 100 dans le parc des véhicules ministériels quand Stephen Owen s'est procuré un véhicule hybride, ce qui fait deux avec moi. Aujourd'hui, je suis de nouveau en mesure de vous dire que nous avons réalisé une amélioration de 50 p. 100 depuis ma dernière visite ici puisque Elinor Caplan roule maintenant en véhicule hybride, ce qui fait que nous avons maintenant trois véhicules hybrides dans le parc automobile du Cabinet. Bien sûr, ce n'est toujours qu'un petit pourcentage de ce que nous devrions avoir; mais j'ai bon espoir et je vais continuer de vous signaler les succès obtenus auprès de mes collègues.

Le président: Pour ce qui est de l'utilisation par les véhicules gouvernementaux de carburant à l'éthanol à Ottawa, en particulier, et ailleurs aussi, nous allons suivre ce dossier de près et nous espérons que les gestionnaires du parc automobile accorderont une importance accrue à cette question. Nous ne pouvons imaginer qu'il y ait d'obstacle à cela.

M. Anderson: Non, vous avez bien raison. Nous avons environ 85 ou 90 véhicules hybrides dans l'ensemble du parc automobile fédéral. Le ministère de la Défense nationale et la GRC en ont achetés et les ont utilisés à leur avantage. La Gendarmerie royale du Canada trouve que ce véhicule est efficace. Il n'est pas utilisé pour les poursuites; c'est toutefois un véhicule efficace dans bien d'autres utilisations. Si tel est le cas, on se trouve à envoyer un message au public; et si d'autres ministères gouvernementaux en font autant, cela renforce le message.

You are absolutely right. One is the owner of the gasoline retailing station, but also it is simply leading by example, which we must do.

The Chairman: We must.

Senator Finnerty: During an April 1 appearance before the committee in the other place, the Deputy Minister of the Environment referred to the fact that two ministers responsible for the climate change portfolio, Environment and Natural Resources, will now report this file to a recently established ad hoc cabinet committee, which is chaired by another minister, the Minister of Agriculture. Does this arrangement not just complicate the issue of who is in charge of the Kyoto Protocol?

Mr. Anderson: Governing Canada is a complicated issue.

The deputy minister correctly described the joint effort of the Minister of Natural Resources and myself. We are jointly responsible and we do report to a committee of cabinet chaired by the Minister of Agriculture. All that is perfectly correct. It is not, in theoretical terms, the most streamlined system.

However, cabinet ministers occasionally become a little too involved in their own departments. They tend sometimes to forget that there are horizontal issues that affect all departments. Every cabinet minister complains from time to time that other cabinet ministers do not pay enough attention to their department and issues. Therefore, for a horizontal issue one must encourage every other department that might be involved to take part.

You have mentioned the Minister of Agriculture. We have already talked about the contributions that agriculture can make to climate change. It is important to get these other ministers involved, rather than have a command and control situation.

We are having remarkable success in cooperating together. It is not just Agriculture, Natural Resources and Environment. We also have Industry, which I have mentioned in my presentation. I mentioned Public Works and the President of the Treasury Board. I mentioned Finance indirectly with respect to taxation policy. There is a wide range of opportunities, and only if they are all looking for the opportunities within their departments will we achieve in a more successful fashion the goals that we have. The structure may appear to be a bit top-heavy sometimes to some, but I do not think it is necessarily fundamentally the wrong approach. We want to have these people involved as committee members taking part in the climate change challenge. It is it not simply an environmental issue.

As Senator Christensen mentioned, there are northern issues that are important. Clearly, the Minister of Indian Affairs and Northern Development is involved as well. There are many

Vous avez absolument raison. Il y a d'une part la question du propriétaire de la station-service qui vend de l'essence au détail, mais il y a aussi le simple fait de donner l'exemple, ce que nous devons faire.

Le président: Nous le devons.

Le sénateur Finnerty: Quand il a témoigné le 1^{er} avril devant le comité de l'autre endroit, le sous-ministre de l'Environnement a fait allusion au fait que deux ministres responsables du portefeuille du changement climatique, l'Environnement et les Ressources naturelles, vont maintenant relever d'un comité spécial du Cabinet créé récemment, qui est présidé par un autre ministre, le ministre de l'Agriculture. Est-ce que cet arrangement ne vient pas simplement compliquer le dossier et embrouiller la question de savoir qui est aux commandes du Protocole de Kyoto?

M. Anderson: Gouverner le Canada est une affaire compliquée.

Le sous-ministre a décrit avec exactitude l'effort conjoint du ministre des Ressources naturelles et de moi-même. Nous sommes conjointement responsables et nous relevons effectivement d'un comité du Cabinet présidé par le ministre de l'Agriculture. Tout cela est parfaitement exact. Ce n'est pas, du moins en théorie, le système le plus simple.

Cependant, les ministres du Cabinet deviennent à l'occasion un peu trop plongés dans les affaires de leur propre ministère. Ils ont parfois tendance à oublier qu'il y a des dossiers horizontaux qui touchent tous les ministères. Tous les ministres du Cabinet se plaignent de temps à autre que les autres ministres n'accordent pas suffisamment d'attention à leur ministère et à leurs dossiers à eux. Par conséquent, dans le cas d'un dossier horizontal, il faut encourager tous les ministères qui pourraient être touchés à faire leur part.

Vous avez mentionné le ministre de l'Agriculture. Nous avons déjà évoqué la contribution que l'Agriculture peut faire dans le dossier du changement climatique. Il est important d'obtenir la pleine participation des autres ministres, au lieu d'établir une situation de commandement et de contrôle.

Nous obtenons un succès remarquable pour ce qui est de travailler en collaboration. Et cela ne touche pas seulement l'Agriculture, les Ressources naturelles et l'Environnement. Il y a aussi l'Industrie, dont j'ai parlé dans mon exposé. J'ai également parlé des Travaux publics et du Conseil du Trésor, et j'ai mentionné indirectement les Finances, relativement à la politique fiscale. Il y a un vaste éventail de possibilités et c'est seulement si tous cherchent à profiter de toutes les possibilités dans leurs ministères respectifs que nous réussissons pleinement à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés. La structure peut sembler parfois un peu lourde pour certains observateurs, mais je ne pense pas que ce soit nécessairement la mauvaise approche, fondamentalement. Nous voulons que tous les membres de ce comité du Cabinet contribuent à relever le défi du changement climatique. Ce n'est pas simplement un dossier environnemental.

Comme le sénateur Christensen l'a dit, il y a aussi des questions nordiques qui sont importantes. Il est clair que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien est également mis en

departments that have to recognize this as a primary issue for them. It cannot be done simply by the Prime Minister announcing that this is an objective of the government, as he has, and then saying that one minister will handle it. There must be a team approach.

Senator Finnerty: You said that you have met with five provinces that seem to be cooperating. What will be the success rate for the rest of the provinces, do you think?

Mr. Anderson: It simply means that we have not yet consulted them. I will ask the deputy minister, Mr. Alan Nymark, to further comment on these discussions. This is with respect to the bilateral agreements. Pretty well every province we have discussed it with so far is favourably disposed. Perhaps Mr. Nymark can tell us about those discussions.

Mr. Nymark: We have undertaken those discussions for two purposes. First, it is easier on a bilateral basis to get into the depth of understanding the priorities on a provincial basis. Because we want to partner with them, we want to ensure that we really do understand their priorities and where they would like to partner with us. We are deepening our understanding of provincial priorities and, therefore, we are proceeding on a bilateral basis.

Second, we are offering the opportunity to provincial governments to enter into an understanding with us to align the priorities of provincial governments with federal initiatives so that we can get the greatest momentum out of any particular program or effort that is undertaken. It is no more complicated than that. We are encouraged that so far it is now up to six.

We were in Newfoundland last week. This is at the officials level, so we will see how it proceeds. However, we are encouraged. There is a spirit of pragmatism, of getting on with the job and looking for ways of real partnership and collaboration on the ground so that we can make some things move this year.

The Chairman: Can you tell us which are the other five provinces?

Mr. Nymark: The others are Manitoba, Quebec and the Atlantic provinces. Tomorrow, we will be in Ontario, and then we are heading west to Vancouver and then up North. We are doing them as quickly as possible and we hope to complete them within a few weeks.

Senator Buchanan: This committee is extremely interesting. Minister, as I hear more and more about Kyoto — and Senator Spivak knows this — I am slowly moving to your way of thinking about it. It is incredible. Actually, it started with your speech in Vancouver at the environment conference last year.

cause. Beaucoup de ministères doivent reconnaître que ce dossier est primordial pour eux également. Il ne suffit pas simplement que le premier ministre annonce que c'est un objectif du gouvernement, comme il l'a fait, et qu'il confie ensuite à un ministre la tâche de s'en occuper. Il faut s'y attaquer en équipe.

Le sénateur Finnerty: Vous avez dit que vous avez rencontré cinq provinces qui semblent collaborer. Quel sera le taux de succès pour les autres provinces, à votre avis?

M. Anderson: C'est simplement que nous ne les avons pas encore consultées. Je vais demander au sous-ministre, M. Alan Nymark, de faire le point sur ces discussions, qui portent sur les accords bilatéraux. Jusqu'à maintenant, on peut dire que pas mal toutes les provinces avec lesquelles nous en avons discuté se sont montrées favorablement disposées. Peut-être que M. Nymark peut nous parler de ces discussions.

M. Nymark: Nous avons entrepris ces discussions pour deux raisons. Premièrement, c'est plus facile, dans un cadre bilatéral, de comprendre en profondeur et de façon détaillée les priorités de chaque province. Comme nous voulons travailler en partenariat avec elles, nous voulons nous assurer de bien comprendre leurs priorités et de savoir dans quels dossiers elles veulent travailler en partenariat avec nous. Nous approfondissons notre compréhension des priorités provinciales et, en conséquence, nous procédons sur une base bilatérale.

Deuxièmement, nous offrons aux gouvernements provinciaux la possibilité de s'entendre avec nous pour aligner les priorités des gouvernements provinciaux avec les initiatives fédérales, de manière à tirer les plus grands avantages possibles de tout programme ou initiative en particulier. Ce n'est pas plus compliqué que cela. Nous sommes encouragés par les résultats puisque nous nous sommes maintenant entendus avec six provinces.

La semaine dernière, nous sommes allés à Terre-Neuve. Ces discussions ont lieu au niveau des fonctionnaires et nous verrons où cela va nous mener. Nous sommes toutefois encouragés. Il y a un esprit de pragmatisme, une volonté de se mettre au travail et de trouver des moyens concrets de travailler en partenariat et de collaborer sur le terrain, pour faire débloquer certains dossiers dès cette année.

Le président: Pouvez-vous nous dire quelles sont les cinq autres provinces?

M. Nymark: Les autres sont le Manitoba, le Québec et les provinces de l'Atlantique. Demain, nous serons en Ontario, et ensuite nous nous dirigeons vers l'Ouest, d'abord à Vancouver et ensuite dans le Grand Nord. Nous procédons le plus rapidement possible et nous espérons avoir complété les discussions d'ici quelques semaines.

Le sénateur Buchanan: Ce comité est extrêmement intéressant. Monsieur le ministre, à mesure que j'entends de plus en plus parler du dossier de Kyoto, et le sénateur Spivak le sait pertinemment, je suis peu à peu en train d'adopter votre point de vue sur la question. C'est incroyable. En fait, tout a commencé avec votre discours de Vancouver, à la conférence sur l'environnement l'année dernière.

I did not know much about the home energy efficiency program until one of your people, Neil MacLeod, explained it. Because he has a good Scottish name, I figured that he must be right. I have already made arrangements that you will pay me \$150 to have my home tested. Also, there is the use of alternative fuel for heating, such as natural gas, which we now have in Nova Scotia.

There is now the lawn mower program. That is interesting. I did not know anything about that program until Senator Spivak told me about it. I have two old lawn mowers. Do you think I could get \$200 instead of \$100? I am Scotch, you know.

Over my 13 years as premier, we worked very hard and assiduously with the oil companies and the federal government departments to ensure that oil and gas would be developed and produced offshore Nova Scotia. I signed two agreements, one in 1982 with Prime Minister Trudeau and one in 1986 with Prime Minister Mulroney. They were the first in Canada; we were ahead of Newfoundland. They have worked extremely well. I am hoping that Premier John Hamm will get the Crown share section that we put in that agreement.

You should know, as a member of cabinet, that the Crown share section of the Nova Scotia agreement was put in the agreement after negotiations with a man by the name of Jean Chrétien, who was the Minister of Energy at the time.

Mr. Anderson: Another good Scot!

Senator Buchanan: Yes. I wanted to put that in as an aside. As a result of the agreements and everything else that has happened — and how many of you know this? — the first oil that flowed offshore Nova Scotia was the first on the Atlantic Ocean side of North America, north and south of the border. It did not last that long, but at least we did pump oil. In 1999, the first natural gas came ashore and we are now developing a bit in excess of 500 million cubic feet a day.

I am bringing all this up because of Kyoto. Last January, the president of EnCana, in a speech to the Halifax Regional Board of Trade, said that if the federal government signed Kyoto it might slow down development offshore Nova Scotia and Newfoundland. Unfortunately, that has occurred. At the time, the Offshore/Onshore Technologies Association of Nova Scotia agreed, along with our Department of Natural Resources and petroleum directorate people, that there might be a slowdown because of Kyoto. I found it difficult to follow the reasoning, but it had something to do with investment in the West and, therefore, less investment in offshore Nova Scotia.

Je ne savais pas grand-chose au sujet du programme d'efficacité énergétique domiciliaire jusqu'à ce que l'un de vos collaborateurs, Neil MacLeod, vienne l'expliquer. Comme il a un nom bien écossais, je me suis qu'il devait avoir raison. J'ai déjà pris des arrangements et vous allez me payer 150 \$ pour faire tester ma maison. Par ailleurs, il y a l'utilisation de combustibles de remplacement pour le chauffage, comme le gaz naturel, car nous en avons maintenant en Nouvelle-Écosse.

Il y a aussi maintenant le programme des tondeuses à gazon. Voilà qui est intéressant. Je ne savais rien de ce programme avant que le sénateur Spivak m'en parle. J'ai deux vieilles tondeuses à gazon. Pensez-vous que je pourrais en tirer 200 \$ au lieu de 100 \$? Je suis Écossais, vous savez.

Pendant mes 13 années comme premier ministre de la province, nous avons travaillé très dur et assidûment avec les compagnies pétrolières et les ministères du gouvernement fédéral pour obtenir la mise en valeur et en production du pétrole et du gaz extracôtiers au large de la Nouvelle-Écosse. J'ai signé deux ententes, l'une en 1982 avec le premier ministre Trudeau, et l'autre en 1986 avec le premier ministre Mulroney. C'était les premières au Canada; nous étions en avance sur Terre-Neuve. Elles ont donné d'excellents résultats. J'espère que le premier ministre John Hamm obtiendra la part de la Couronne que nous avons fait inscrire dans cette entente.

En tant que membres du Cabinet, vous devez savoir que cette disposition sur la part de la Couronne a été inscrite dans l'entente conclue avec la Nouvelle-Écosse après des négociations qui ont été menées par un certain Jean Chrétien, qui était ministre de l'Énergie à l'époque.

M. Anderson: Un autre brave Écossais!

Le sénateur Buchanan: Oui. Je tenais à faire cette petite digression. À la suite de ces ententes et de tout le reste — combien d'entre vous le savent? — les premiers puits de pétrole extracôtier qui sont entrés en production au large de la Nouvelle-Écosse étaient les tout premiers puits extracôtiers exploités sur le littoral Atlantique de l'Amérique du Nord, au nord et au sud de la frontière. Cela n'a pas duré longtemps, mais au moins, nous avons extrait du pétrole. En 1999, le gaz naturel est entré en exploitation et nous en produisons maintenant un peu plus de 500 millions de pieds cubes par jour.

Je soulève cet aspect à cause de Kyoto. En janvier dernier, le président de EnCana, dans un discours prononcé à la Chambre de commerce régionale de Halifax, a dit que si le gouvernement fédéral signait l'accord de Kyoto, cela pourrait ralentir la mise en valeur des gisements extracôtiers au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Malheureusement, tel a été le cas. À ce moment-là, l'Association des technologies extracôtiers/infracôtiers de Nouvelle-Écosse a convenu, de concert avec notre ministère des Ressources naturelles et les responsables de la Direction du pétrole, qu'il pourrait y avoir un ralentissement à cause de Kyoto. J'avais de la difficulté à suivre leur raisonnement, mais cela avait quelque chose à voir avec l'investissement dans l'Ouest et, en conséquence, la baisse des investissements dans le pétrole extracôtier de Nouvelle-Écosse.

There has been a slowdown, as you may know. EnCana has announced that it will not proceed with Deep Panuke, and El Paso has deferred a new pipeline because of concerns about the lack of gas due to the slowdowns offshore. I think it probably has been happening, or quite possibly happening, as a result of the additional cost of exploration and perhaps the reduction in what they thought was the probable volumes of natural gas offshore.

As minister, have you heard these concerns, and do you think there is any validity to the concerns that Kyoto has anything to do with this?

Mr. Anderson: Thank you very much for that question. First, let me answer directly and say that the cost of exploration has been very high. Deep Panuke simply did not produce as expected. Clearly, there is not the gas to put in a new pipeline. Despite quite a lot of money spent on preparatory work, El Paso has reduced its operations. I think they are still keeping the people in Halifax.

Senator Buchanan: A lot of their engineering people have transferred to other companies.

Mr. Anderson: Yes. Basically, this is an issue of cost and lack of gas. This has very little to do with Kyoto. At the present time, in the short term, gas is the fuel of choice from a Kyoto point of view when it substitutes for either coal or oil. In a sense, Kyoto has promoted the use of gas. The concern over climate change has promoted the use of gas.

I do not think it has had any real effect, other than that, for a period, there was some psychological effect throughout the industry. This was the period when they were exaggerating or imagining worse scenarios than actually were the case. Now there is recognition that the impact is not that great.

True, if you are coming to an investment decision, it is very much six of one, a half dozen of the other, and very small differences can tip it one way or the other. On the East Coast, looking closely for this, I have not seen any clear indication that Kyoto has influenced any of those investment decisions.

EnCana was the one that worried me the most, because Mr. Morgan has frequently talked about it.

Senator Buchanan: He made a speech in Halifax.

Mr. Anderson: That is correct. However, when it came down to the real decision, it was based on lack of success of the drilling program and cost of the drilling program. I would think that is the case. Certainly, if I find out anything else, I will let you know. Right now, I do not have it.

On a lighter topic, senator, as you are the former premier of Nova Scotia, I will give you the book, *How the Scots Invented the Modern World*, by Professor Herman, and you will be confirmed in your view that people of Nova Scotia and Scottish background

Il y a eu un ralentissement, comme vous le savez peut-être. EnCana a annoncé que le gisement de Deep Panuke ne sera pas mis en exploitation, et El Paso a retardé la construction d'un nouveau pipeline, disant craindre qu'il y ait pénurie de gaz à cause du ralentissement de l'exploitation extracôtière. Je pense que cela est probablement arrivé, ou enfin qu'il est fort possible que ça se produise, à cause du coût additionnel de l'exploration et peut-être de la réduction du volume probable de gaz extracôtier.

En tant que ministre, avez-vous entendu parler de ces préoccupations et pensez-vous qu'elles sont le moins fondées et que Kyoto a quelque chose à voir avec tout cela?

M. Anderson: Merci beaucoup pour cette question. Premièrement, pour vous répondre directement, je dois vous dire que l'exploration a coûté très cher. Deep Panuke n'a tout simplement pas produit autant qu'on l'espérait. Il est clair qu'il n'y a pas suffisamment de gaz pour construire un nouveau pipeline. En dépit des sommes énormes dépensées pour les travaux préparatoires, El Paso a réduit ses activités. Je pense que la compagnie maintient ses effectifs à Halifax.

Le sénateur Buchanan: Beaucoup d'ingénieurs sont allés travailler pour d'autres compagnies.

M. Anderson: Oui. Fondamentalement, c'est un problème de coût et de quantité insuffisante de gaz. Cela n'a pas grand-chose à voir avec Kyoto. À l'heure actuelle, à court terme, le gaz est un combustible de choix du point de vue de Kyoto quand il remplace le charbon ou le pétrole. En un sens, Kyoto a favorisé l'utilisation du gaz. La préoccupation générale au sujet du changement climatique a favorisé l'utilisation du gaz.

Je ne pense pas qu'il y ait eu une incidence indirecte quelconque, sinon que, pendant une certaine période, il y a eu un certain effet psychologique dans l'ensemble de l'industrie. Pendant cette période, les gens exagéraient les problèmes ou imaginaient les pires scénarios qui ne se sont pas matérialisés. On reconnaît maintenant que l'incidence n'est pas tellement grande.

Il est vrai que pour prendre une décision en matière d'investissement, il faut peser le pour et le contre et que le moindre facteur peut faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre. Sur la côte Est, même en y regardant de très près, je n'ai pas vu la moindre indication claire que Kyoto ait influencé l'une ou l'autre de ces décisions d'investissement.

C'est EnCana qui m'inquiétait le plus, parce que M. Morgan en a souvent parlé.

Le sénateur Buchanan: Il a prononcé un discours à Halifax.

M. Anderson: En effet. Cependant, le moment venu de prendre une décision, celle-ci a été fondée sur le peu de succès du programme de forage et sur le coût élevé du programme de forage. Je pense que c'est bien le cas. Chose certaine, si je trouve quoi que ce soit d'autre, je vous le ferai savoir. À l'heure actuelle, je n'ai aucune preuve du contraire.

Sur un ton un peu plus léger, sénateur, comme vous êtes l'ex-premier ministre de Nouvelle-Écosse, je vais vous donner un exemplaire du livre *How the Scots Invented the Modern World*, par le professeur Herman, dont la lecture vous confirmera dans votre

are definitely in the forefront of all human development. The Scottish Enlightenment was a much-overlooked period in Western history, but it is a very important part.

The Chairman: If the Scots established modern society and the Irish saved Western civilization, there is not much left for anybody else.

Minister, I know you cannot answer this question definitively, but there is a condition precedent to the application of Kyoto and to the implementation and the coming into effect of Kyoto. At the moment, it is hinging on the question of whether Russia will become a ratified signatory. I gather, so far as we know, they have not yet.

What will happen in the event that that does not occur? One hopes that it will, because I think that everyone would like this to proceed as the first step toward what we have to do. However, what will Canada's position be if Russia does not come on and Kyoto, therefore, does not come into force and effect as an obligation? Will we find something else? Will we undertake some new agreement? It would be sad to get as far down the road as we have and not continue. What is the prognosis there?

Mr. Anderson: I entirely agree with the concern you have expressed. It would be very sad. It has taken many years to get to where we are today.

In the situation that you described, if Russia did not ratify, we would have to go back and rework the agreement until we found adequate international support. I do not think, however, we will be faced with that problem. The Russians have indicated they will ratify. President Putin has made that clear; the minister has made that clear; the Duma has passed a resolution indicating that that is the way they are likely to go. However, it has not happened yet, so it is always possible something could intervene.

If that did occur — and I am getting into the hypothetical here, which is dangerous ground — we would continue with our targets and do the best we could. It would be much easier if we had the international system in effect. However, the problem will not go away because the Russians do not ratify the Kyoto agreement. In 50 years or 100 years, it still will be a problem for future generations.

The problem that Senator Gustafson described in Northern Canada will not be affected by the ratification of Russia or not. We will have to continue in the efforts to deal with the issue of climate change even if the vehicle gets derailed — that is, the vehicle we are using at the moment, the Kyoto agreement.

I do not want to speculate further than that. I think the Russians will sign. I have no reason to suspect they will not.

opinion que les habitants de la Nouvelle-Écosse et les gens d'ascendance écossaise sont certainement à la fine pointe des progrès de l'humanité. La période historique des Lumières écossaises est une période de l'histoire occidentale qui est d'une importance primordiale et qui a été beaucoup trop négligée par les historiens.

Le président: Si les Écossais ont créé la société moderne et si les Irlandais ont sauvé la civilisation occidentale, il ne reste pas grand-chose pour tous les autres.

Monsieur le ministre, je sais que vous ne pouvez pas répondre à cette question de façon définitive, mais il y a une condition, un prérequis pour la mise en application de Kyoto et la mise en oeuvre de Kyoto. À l'heure actuelle, tout repose sur la décision de la Russie de devenir un pays signataire. À ma connaissance, jusqu'à maintenant, les Russes ne l'ont pas encore ratifié.

Qu'arrivera-t-il si la Russie ne le ratifie pas? On espère qu'elle le fera, parce que je pense que tout le monde aimerait que cela constitue la première étape de la mise en oeuvre. Cependant, quelle sera la position du Canada si la Russie décide de ne pas ratifier l'accord et si, en conséquence, Kyoto n'entre pas en vigueur et ne devient pas exécutoire? Allons-nous trouver quelque chose d'autre? Chercherons-nous à conclure un nouvel accord quelconque? Ce serait triste d'être allé aussi loin pour nous retrouver dans une impasse. Quel est le pronostic?

M. Anderson: Je suis entièrement d'accord avec les craintes que vous avez exprimées. Ce serait très triste, en effet. Il a fallu beaucoup d'années pour parvenir là où nous en sommes aujourd'hui.

Dans la situation que vous avez décrite, si la Russie ne ratifie pas l'accord, il nous faudrait nous remettre à l'ouvrage et retravailler l'entente jusqu'à ce que l'on trouve des appuis suffisants sur la scène internationale. Je ne pense pas, toutefois, que ce problème se posera. Les Russes ont fait savoir qu'ils vont ratifier l'accord. Le président Poutine l'a dit clairement; le ministre l'a dit clairement, la Douma a adopté une résolution indiquant qu'elle s'orientera probablement dans cette direction. Cependant, cela n'est pas encore fait et il est toujours possible qu'un obstacle surgisse.

Si c'était le cas — et je m'aventure ici sur un terrain hypothétique, ce qui est dangereux — nous poursuivrions nos efforts pour atteindre nos objectifs et nous ferions de notre mieux. Ce serait beaucoup plus facile si le système international entraînait en action. Cependant, le problème ne disparaîtra pas si les Russes ne ratifient pas l'accord de Kyoto. Dans 50 ans, dans 100 ans, le problème continuera de se poser pour les futures générations.

Le problème que le sénateur Gustafson a décrit dans le nord du Canada ne sera pas touché par la ratification ou la non-ratification de la Russie. Nous devons poursuivre nos efforts pour lutter contre le changement climatique même si le train déraile, le train étant le véhicule que nous utilisons actuellement, à savoir l'accord de Kyoto.

Je ne veux pas aller plus loin que cela dans les conjectures. Je pense que les Russes vont signer. Je n'ai aucune raison de soupçonner qu'ils ne le feront pas.

I see a fair number of Russians, and they are always fascinated by Canada. They have worked out the Europeans; but Canada is a North American country with a lot of connection with the United States, so we are a bit of a puzzle to them as to what we will do and how we will approach this. They have always shown great interest.

We also share many energy similarities with Russia — a lot of energy and long pipeline systems, long transportation systems. They also try hard to sell in Western Europe; and now they are proposing a major pipeline to China with a spur to transport gas to Japan through the Sea of Japan.

They see some of their problems as being similar to ours. They see our technology as, in some instances, superior to what they currently have, and they are interested in our technology. Therefore, we see a lot of the Russians, and I have no indication that they will not ratify. I have every expectation that they will. However, it is not guaranteed.

The Chairman: You mentioned earlier the Energy Star[®] system, which has been in place for some time now. That is the system that identifies, for example, large domestic appliances as being energy efficient.

We have expressed concern in the past that this program does not seem to be efficacious. We would prefer a situation in which a consumer would come to an appliance store and, if there were not an Energy Star[®] sign on the window and if the salespeople did not know what they were talking about, the consumer would go elsewhere. However, that does not seem to have happened. In fact, many consumers seem not to care or be prepared to spend that additional money in the short term to save a lot of money in the long term.

You mentioned that you would base some aspects of the 25 per cent improvement that we hope to see in automotive engines on the Energy Star[®] program. Can you give us a little more comfort than we presently have with respect to the usefulness and effectiveness of the program so far?

Mr. Anderson: I cannot, really. However, the more information you provide, the better off you are. There will be journalists who will pick up this aspect; salesmen will use it as a selling point for a stove or fridge or, indeed, a vehicle.

Having said that, it is true that it is not the only factor. Maybe the extra burner on the stove will appeal to the purchaser more than the EnerGuide figure. However, providing information does help. If the information is not there, the criticism is very quick.

I do not know many people who can give the gas mileage of their car based on EPA or Department of Transport figures. I can state the gas mileage for the Prius, because people ask me that time after time. I get a warped view, because I have an unusual

Je rencontre beaucoup de Russes et ils sont toujours fascinés par le Canada. Ils sont parvenus à comprendre les Européens; mais le Canada est un pays d'Amérique du Nord qui a des liens étroits avec les États-Unis, et nous sommes donc quelque peu une énigme pour eux pour ce qui est de ce que nous allons faire et de la façon dont nous allons aborder ce problème. Ils ont toujours manifesté beaucoup d'intérêt.

Nous avons aussi beaucoup de ressemblance avec la Russie sur le plan de l'énergie, c'est-à-dire que nous avons beaucoup d'énergie, de très longs pipelines, des réseaux de transport très étendus. Eux aussi font beaucoup d'efforts pour vendre en Europe de l'Ouest; et ils proposent actuellement de construire un grand pipeline vers la Chine, le projet étant de transporter du gaz vers le Japon en passant par la Mer du Japon.

À leurs yeux, certains de leurs problèmes ressemblent aux nôtres. Ils perçoivent notre technologie comme étant supérieure à celle qu'ils ont actuellement, dans certains cas, et ils s'intéressent à notre technologie. Par conséquent, nous voyons beaucoup de Russes et je n'ai aucun indice me faisant croire qu'ils ne ratifieront pas. J'ai toutes les raisons de croire qu'ils vont le faire. Cependant, ce n'est pas garanti.

Le président: Vous avez mentionné tout à l'heure le programme Energy Star[®], qui est maintenant en place depuis un certain temps. C'est le système qui identifie par exemple les appareils ménagers qui sont énergiquement efficaces.

Nous avons exprimé des préoccupations dans le passé à propos de ce programme qui ne semble pas être efficace. Nous préférierions que la situation soit différente, c'est-à-dire qu'un consommateur se présenterait à un magasin d'appareils ménagers et, s'il ne voyait pas l'affiche Energy Star[®] dans la vitrine et si le personnel de vente ne savait pas de quoi il s'agit, le consommateur irait ailleurs. Cependant, cela ne semble pas s'être produit. En fait, beaucoup de consommateurs ne semblent pas s'en soucier et ne sont pas disposés à dépenser une somme supplémentaire à court terme pour économiser beaucoup d'argent à long terme.

Vous avez dit que l'amélioration de 25 p. 100 que nous espérons voir dans les moteurs automobiles serait fondée en partie sur le programme Energy Star[®]. Pouvez-vous nous donner des assurances un peu plus solides quant à l'utilité et à l'efficacité du programme jusqu'à maintenant?

M. Anderson: Pas vraiment. Cependant, plus on donne d'information, mieux c'est. Des journalistes traiteront de cet aspect dans leurs articles; des vendeurs s'en serviront comme argument pour vendre un poêle ou un réfrigérateur, ou même un véhicule.

Cela dit, c'est vrai que ce n'est pas le seul facteur. Peut-être qu'un élément chauffant supplémentaire sur un poêle sera plus attrayant aux yeux de l'acheteur que le chiffre EnerGuide. Cependant, c'est toujours utile de diffuser de l'information. S'il n'y a pas d'information, il est très facile de critiquer.

Je ne connais pas beaucoup de gens qui connaissent la consommation exacte de leur voiture d'après les chiffres communiqués par l'EPA ou par le ministère des Transports. Je peux dire quelle est la consommation d'essence d'une Prius, parce

vehicle. People do know what they paid at the pump. "I paid \$45 to fill up my vehicle. That is outrageous." I ask, "What size is the tank?" They do not know. The other common question is this: "How many times a month do you fill up your tank." Most people can give me that answer quickly.

I agree with you. It is not the deciding factor in many instances. It is certainly helpful to provide that information, and it is cheap. It would not cost much to put that number on a sticker somewhere.

We should be looking at things like a gauge on every vehicle that shows gas mileage clearly. It varies dramatically, depending on the automobile. I have such a gauge on my car. There is a little bar that goes up and down, depending on consumption. It does not take long to realize that if you accelerate slowly you save gas. There is another dial on my car that indicates kilometrage over the previous 100 kilometres. It shows the fuel used per kilometre. This is instructive to me. If that little gauge were on the ordinary car, truck and S.U.V, people would drive differently, which would save 10 percent — triple what we expect with ethanol.

There could be simple things that would improve the consciousness of the public. Certainly, the sticker cannot hurt.

Senator Spivak: It was suggested by one of our witnesses that there might be more uptake if the Energy Star[®] appliances were GST free. Much of the information that we have heard indicates that incentives work much better. An incentive goes a long way.

Mr. Anderson: Senator Spivak constantly encourages me to get in trouble with the Minister of Finance.

Senator Spivak: That is right.

Mr. Anderson: Let me say that you are absolutely right. There are real opportunities for reductions and the use of the tax system to encourage energy savings. You suggested one particular way. There are many others.

I will state as a fact, without my views one way or the other, that the Finance Department is extremely protective of GST.

Senator Spivak: I am sure. You know all the stories about the fee-bates and stores that advertise "GST free." Stores absorb the cost to attract customers.

Mr. Anderson: We have to look at the financial opportunities through the tax system. It has been used for many purposes. We have many examples of using the tax system for a social objective.

que les gens me le demandent constamment. Ils me regardent alors de travers, parce que j'ai un véhicule inhabituel. Les gens savent par contre combien ils payent à la pompe. «Ça m'a coûté 45 \$ pour faire le plein. C'est scandaleux.» Je leur demande alors: «Mais quelle est la contenance du réservoir?» Les gens l'ignorent. L'autre question couramment posée est celle-ci: «Combien de fois par mois remplissez-vous votre réservoir?» La plupart des gens peuvent y répondre très vite.

Je suis d'accord avec vous. Ce n'est pas le facteur décisif dans bien des cas. C'est certainement utile de fournir cette information, et cela ne coûte pas cher. Il ne coûterait pas grand-chose d'indiquer ce chiffre quelque part sur une étiquette.

Nous devrions envisager par exemple de faire installer dans chaque véhicule une jauge indiquant clairement la consommation d'essence. Elle varie énormément selon les circonstances et selon le modèle d'automobile. J'ai une telle jauge dans ma voiture. Il y a une petite barre qui monte ou descend, selon la consommation. On se rend vite compte qu'en accélérant doucement, on économise de l'essence. Il y a aussi dans ma voiture un autre cadran qui indique, en litres consommés par kilomètre parcouru, la consommation moyenne des 100 derniers kilomètres. Cela m'est très utile. Si cette petite jauge était installée dans tous les véhicules ordinaires, automobiles, camions ou utilitaires, les gens conduiraient différemment, ce qui économiserait 10 p. 100, soit le triple de ce que nous escomptons de l'utilisation de l'éthanol.

On pourrait faire des choses très simples qui accentueraient la conscientisation du public. Chose certaine, une étiquette ne peut pas nuire.

Le sénateur Spivak: Un témoin qui a comparu devant nous a dit que les appareils ménagers recommandés par le programme Energy Star[®] se vendraient peut-être mieux s'ils étaient exemptés de la TPS. D'après ce que nous avons entendu, un tel encouragement donne de bien meilleurs résultats. Une mesure incitative est très efficace.

M. Anderson: Le sénateur Spivak m'encourage constamment à m'attirer les foudres du ministre des Finances.

Le sénateur Spivak: En effet.

M. Anderson: Je vous dirai que vous avez absolument raison. L'utilisation du système fiscal offre de belles possibilités pour ce qui est d'encourager les économies d'énergie. Vous avez proposé une méthode précise. Il y en a beaucoup d'autres.

Je vais énoncer un fait, sans me prononcer dans un sens ou dans l'autre: le ministère des Finances protège jalousement la TPS.

Le sénateur Spivak: J'en suis certaine. Vous avez entendu toutes les histoires qu'on raconte sur la taxation avec remise et les magasins qui annoncent «Pas de TPS». Les magasins absorbent le coût de la taxe pour attirer les consommateurs.

M. Anderson: Il faut examiner les possibilités financières qu'offre le régime fiscal. Il a été utilisé à diverses fins. Il y a beaucoup d'exemples d'utilisation du régime fiscal à des fins

The tobacco tax is the most obvious example of discouraging consumption through a tax system. You also encourage smuggling, but that is another story.

We must spend some time determining what we can do to green up the tax system. I expect that to be a factor over the next one or two years. The person who will give you chapter and verse in technicolour is the Minister of Finance when you call him as a witness. I am sure he would be delighted to do that.

The Chairman: We will tell him you suggested that.

Mr. Anderson: I am sure that Mr. Manley would like to come. I have had positive discussions with him in this regard.

Using the tax system is not to be undertaken lightly. There are many calls on him to use the tax system for a variety of purposes. It will take a fair amount of public discussion, and again, the discussion of this committee will be a very important factor.

The Chairman: He will remind us that tax forgiveness on one side is exactly the same thing as writing a cheque. There is no difference.

Mr. Anderson: Yes, he certainly may. The cheque is more visible.

Senator Milne: I would just point out two things. The tax system is the most efficient tool in existence for social change. Dollars work. In this case, the consumers would do all the technical work for you.

If you are going to put stickers on cars, I would suggest a very simple system rather than fuel efficiency for the car. Devise a star system. Five stars could be given for the most efficient car, and none for the clunkers. Advertise that. It certainly is very easy to implement. Any dealer can put a sticker on a car.

Mr. Anderson: Senator Milne, you are absolutely right. We can work out a simple system. Your premise, as I am sure Senator Buchanan would agree, comes from that great Scottish economist Adam Smith. People respond very well to financial incentives, and that is the best way to achieve goals. I could not disagree at all with either approach that you suggested.

The Chairman: Mr. Dhaliwal and his officials were here several days ago. They presented the idea of gaining considerable efficiencies by getting rid of old appliances and by providing incentives do so. When some of our members were travelling elsewhere, they saw good examples of considerable savings in energy use having been made in that way. "Bring us your old refrigerator, and we will give you 50 bucks."

sociales. La taxe sur le tabac est l'exemple le plus flagrant; elle vise à dissuader les gens de fumer au moyen d'une taxe. Cela encourage aussi la contrebande, mais c'est une autre histoire.

Nous devons consacrer un certain temps à l'examen du régime fiscal pour voir comment on pourrait s'en servir pour protéger l'environnement. Je m'attends à ce que ce soit un facteur d'ici un ou deux ans. La personne qui pourrait vous en parler en long et en large et en technicolor, c'est le ministre des Finances, quand vous le convoquerez comme témoin. Je suis certain qu'il se fera un plaisir de le faire.

Le président: Nous allons lui dire que vous avez fait cette suggestion.

M. Anderson: Je suis certain que M. Manley aimerait venir témoigner. J'ai eu des discussions intéressantes avec lui sur cette question.

L'utilisation du régime fiscal ne doit pas se faire à la légère. Il est la cible de nombreuses pressions; bien des gens lui demandent d'utiliser le régime fiscal à diverses fins. Il faudra un débat public assez approfondi et, là encore, les travaux de votre comité seront un facteur très important.

Le président: Il nous rappellera que la remise de taxe, c'est exactement la même chose que de faire un chèque. Il n'y a pas de différence.

M. Anderson: Oui, c'est bien possible qu'il vous dise cela. Le chèque est plus visible.

Le sénateur Milne: Je voudrais signaler deux points. Le régime fiscal est l'outil le plus efficace qui existe pour opérer un changement social. L'argent est un outil qui fonctionne. Dans ce cas précis, les consommateurs se chargeraient de faire tout le travail technique à votre place.

Si vous voulez apposer des étiquettes sur les voitures, je suggère un système très simple, au lieu de s'attarder à l'efficacité énergétique de la voiture. Inventez plutôt un système d'étoiles. Cinq étoiles seraient accordées à la voiture la plus efficace, et aucune aux véhicules les plus gourmands. Faites de la publicité. C'est certainement très facile à mettre en oeuvre; n'importe quel concessionnaire peut mettre une étiquette sur une voiture.

M. Anderson: Sénateur Milne, vous avez absolument raison. Nous pouvons créer un système très simple. Votre argument, comme le sénateur Buchanan en conviendrait sûrement, est fondé sur les travaux du grand économiste écossais Adam Smith. Les gens réagissent très bien aux encouragements financiers, et c'est le meilleur moyen d'atteindre des objectifs. Je n'ai aucun argument contre l'une ou l'autre des méthodes que vous avez suggérées.

Le président: M. Dhaliwal et ses fonctionnaires ont témoigné devant nous il y a plusieurs jours. Ils nous ont présenté l'idée de réaliser des gains d'efficacité considérables en se débarrassant des vieux appareils ménagers et en donnant aux gens des incitatifs dans ce but. Les membres de notre comité ont vu au cours de leurs voyages de bons exemples d'économies d'énergie considérables qui ont été réalisées de cette manière. «Apportez-nous votre vieux réfrigérateur et nous allons vous donner 50 \$.»

Many people have old refrigerators in the basement, commonly called the "beer fridge." Has any thought been given to encouraging people to get rid of those old, mostly inefficient appliances?

Mr. Anderson: Yes, there has. I am not sure if my staff can help me on this. It would be mostly through the involvement of Natural Resources.

It is certainly true that the modern fridge is far more efficient. The last one that we threw out was so old that it had a sticker from the first campaign of Mr. Trudeau on the side of it. Fridges last a long time. You mention the beer fridge in the basement.

Much progress could be made that way. I cannot give you that information now, but I will try to get it from Natural Resources for you.

The Chairman: We heard of one thing recently with which I was entirely unfamiliar but am given to understand has become fairly common in countries other than Canada. Home-owners obtain a ground source heat pump.

There is an initial cost when one is building or retrofitting a house. However, in the long term, it pays off enormously and directly, not only in terms of dollars, but also with respect to the environment. That makes eminent sense in the framework in which we have heard it.

Has the government given any thought to incentives in that respect? From the standpoint of public relations, has the government considered making folks aware of it?

People are less aware than they could be of the Energy Star[®] system. I do not think most people have heard of the energy heat pump. Apparently, they are the most marvellous things since sliced bread. Can you tell us something about that?

Mr. Anderson: I can suggest a witness who can. He has one himself and would encourage the media to crowd this room when he comes to speak. The former finance minister has that system for heating and, I think, cooling as well. He is a great enthusiast and keen environmentalist, as you know from his time as critic for our party. He has installed such a system and knows all the ins and outs of ownership and costs of such a system. Speaking more generally, in a policy sense, that is not our department. It would presumably be Natural Resources or Industry Canada.

Mr. Nymark: It is Natural Resources Canada, which is why they were speaking about it the other day. They have quite a range of programming that, in a financial sense, are sunseting programs.

The Climate Change Plan for Canada mentioned a number of these programs. I expect that they will be bringing forward a business case for renewal, extension or modification of a number of these programs to ministers this spring. They can then get the

Bien des gens ont dans leur sous-sol un vieux réfrigérateur qu'ils appellent le «frigo à bière». A-t-on envisagé d'encourager les gens à se débarrasser de ces vieux appareils ménagers, généralement peu efficaces?

M. Anderson: Oui, on y a pensé. J'ignore si mes collaborateurs peuvent m'aider à répondre à cette question. Ce serait surtout Ressources naturelles Canada qui s'en occuperait.

Il est certain que le réfrigérateur moderne est beaucoup plus efficace. Le dernier que nous avons jeté était tellement vieux qu'il avait une étiquette de la première campagne de M. Trudeau collée sur le côté. Les frigos durent longtemps. Vous évoquez le frigo à bière au sous-sol.

On pourrait faire des gains appréciables de cette manière. Je ne peux pas vous donner ce renseignement maintenant, mais je vais essayer de vous l'obtenir de Ressources naturelles.

Le président: Nous avons entendu parler récemment d'une réalité que je ne connaissais pas du tout, mais on me dit que c'est devenu une pratique assez courante dans d'autres pays que le Canada. Les propriétaires de maisons se procurent une thermopompe puisant l'énergie dans le sol.

Il y a un coût initial quand on construit ou rénove une maison. Cependant, à long terme, on réalise des gains énormes et directs, non seulement en dollars, mais aussi en termes de protection de l'environnement. De la manière dont on nous l'a présenté, cela semble être plein de bon sens.

Le gouvernement a-t-il envisagé d'accorder des incitatifs à cet égard? Du point de vue des relations publiques, le gouvernement a-t-il pensé à faire connaître ce système au public?

Les gens ne connaissent pas aussi bien qu'ils le pourraient le système Energy Star[®]. Je pense que la plupart des gens n'ont jamais entendu parler de la pompe géothermique. Apparemment, c'est la plus belle invention depuis le pain tranché. Pourriez-vous nous en parler?

M. Anderson: Je peux vous donner le nom d'un témoin qui le pourrait. Il en a une lui-même et il encouragerait les médias à venir en masse dans cette salle pour entendre son témoignage. L'ancien ministre des Finances possède un dispositif de ce genre pour le chauffage et aussi, je crois, pour la climatisation. Il est un grand défenseur de l'environnement, très enthousiaste, comme il l'a démontré quand il était porte-parole de notre parti pour ce dossier. Il a installé un tel système et il en connaît tous les détails, notamment le coût d'installation et d'utilisation. Maintenant, de façon générale, sur le plan des politiques, cela ne relève pas de notre ministère. Je crois que ce serait plutôt les Ressources naturelles ou Industrie Canada.

M. Nymark: C'est Ressources naturelles Canada, et c'est pourquoi ils en parlaient l'autre jour. Ils ont tout un éventail de programmes qui, sur le plan financier, sont d'une durée limitée.

Le Plan du Canada sur les changements climatiques fait mention d'un certain nombre de ces programmes. Je m'attends à ce que le ministère présente aux ministres, au printemps, une analyse de rentabilité en vue du renouvellement, de la

effectiveness of the programming and the cost-effectiveness on a per-ton basis arrayed across programs, so that we can look more systematically at where we would get the biggest bang for our buck in further programming in these areas.

The Chairman: We will be following that with great interest. I heard from a psychologist a little while ago, who wrote an article about this subject, that he just does not believe, having spoken to lots of Canadians, that we will succeed in getting people out of their cars, to put it colloquially. He says we should concentrate, rather than convincing people who now drive to use public transit, on getting them to drive better, use better fuels, better vehicles and the like. He sees a cultural impossibility, in respect of convincing North Americans really to eschew the automobile.

Have you thought about that? In respect of your long-term concentration, do you think that we have to move away from admonishing Canadians to use public transit towards what you have done, by setting the good example of driving a Prius?

Mr. Anderson: The psychologist you were talking about has a very good point. When public transit people come to me and say, "If you give us more money, your problem would be solved," I quickly respond that having more buses on the road and a higher frequency of service would not necessarily result in a real increase in ridership. An empty bus going through the streets of any city in Canada is simply adding to the problem.

The Chairman: Or a subway going through a low-density residential area.

Mr. Anderson: This person to whom you were speaking has an important point. That said, examples in larger cities such as London, New York or elsewhere suggest that public transit becomes the obvious choice under certain circumstances. That is when the inconvenience of private vehicles becomes too high. The municipal and provincial authorities will have to face up to this issue, and we will have to face up to it, in terms of our support for infrastructure programs.

If we continue to add public transit, add extra lanes for private vehicles, provide parking and X, Y or Z, we are simply adding to everybody's costs. This may be what your psychologist was thinking about, but there has to be a bit of a push as well as a pull. The push, if I can describe it that way, is inconvenience. When people understand that the bus is zipping past them because it is driving in the lane that has diamonds or that their colleagues who are taking public transit are arriving home earlier, getting places a lot faster, they may change their minds.

reconduction ou de la modification d'un certain nombre de ces programmes. Ils peuvent alors établir l'efficacité des programmes et le rapport coût-efficacité, par tonne, pour l'ensemble des programmes, de manière que nous puissions examiner plus systématiquement ce qui nous permettrait d'en avoir le plus pour notre argent quant à la programmation dans ce domaine.

Le président: Nous allons suivre cela avec beaucoup d'intérêt. J'ai entendu parler il y a un certain temps d'un psychologue qui a écrit un article sur ce sujet. Après en avoir parlé à beaucoup de Canadiens, il ne croit tout simplement pas que nous allons réussir à faire descendre les gens de leur voiture, si l'on peut dire. Il dit que nous devrions, au lieu d'essayer de convaincre les gens de délaisser leur voiture pour le transport en commun, essayer plutôt de les inciter à mieux conduire, à utiliser des carburants plus avantageux, de meilleurs véhicules, et cetera. À ses yeux, c'est culturellement impossible de convaincre les Nord-Américains de vraiment abandonner l'automobile.

Avez-vous réfléchi à cela? Pour le long terme, pensez-vous que nous devons arrêter de sermonner les Canadiens pour qu'ils prennent le transport en commun et adopter plutôt votre conduite, vous qui donnez le bon exemple en conduisant une Prius?

M. Anderson: Le psychologue dont vous avez parlé a tout à fait raison. Quand des représentants d'entreprises de transport en commun viennent me voir et disent «Si vous nous donniez plus d'argent, votre problème serait résolu», je leur réponds tout de suite que le fait d'augmenter le nombre d'autobus en circulation et d'offrir un service plus fréquent ne ferait pas nécessairement augmenter l'achalandage. Un autobus vide qui circule dans les rues de n'importe quelle ville du Canada ne fait qu'ajouter au problème.

Le président: Ou bien un métro dans un secteur résidentiel de faible densité.

M. Anderson: La personne dont vous avez parlé soulève un argument important. Cela dit, l'exemple de grandes villes comme Londres, New York ou ailleurs démontre que le transport en commun devient le meilleur choix dans certaines circonstances, c'est-à-dire lorsque les véhicules privés deviennent trop malcommodes à utiliser. Les autorités municipales et provinciales devront s'attaquer de front à ce problème, et nous devons également nous y attaquer et remettre en question notre appui au programme d'infrastructure.

Si nous continuons à ajouter du transport en commun, à ajouter des voies supplémentaires pour les véhicules privés, à offrir des espaces de stationnement et tout le reste, nous ne faisons qu'ajouter aux coûts de tout le monde. C'est peut-être ce à quoi songeait votre psychologue, mais il faut qu'il y ait un bâton, en plus de la carotte. Le bâton, si je peux m'exprimer ainsi, c'est le désagrément. Quand les gens s'aperçoivent que les autobus les dépassent à toute vitesse dans leur voie réservée, ou quand ils apprennent que leurs collègues qui prennent le transport en commun arrivent chez eux beaucoup plus tôt, qu'ils prennent moins de temps pour tous leurs déplacements, cela peut les faire changer d'idée.

However, public transit has to be made convenient. The magic of a car is that it takes you directly from one point to another. The bus route does not always take you to your exact destination point, or does not always pick you up exactly in front of your office. There is also the factor of having to wait for the bus. With a car, you get into it and you start moving. Psychologically, it is a good point; however, I think that there are some inexorable factors pushing people to recognize that the private vehicle is not the future. It may be cost, straight inconvenience or time.

I remember riding my bicycle to downtown Victoria. It only took me 20 minutes. I could get home five minutes faster, because I did not mind if I was more sweaty arriving at home than at the office. I got my exercise. If I had taken my car, I probably would have driven to the rec centre and done 40 or 45 minutes of exercise. I got 45 minutes longer out of my day by riding my bicycle. You suddenly realize these things. The day suddenly does not have 24 hours; it has 24 hours and 45 minutes if you use your time effectively. I had never thought of that advantage before.

The Chairman: Another good example from you, minister.

Senator Finnerty: I am thinking of the some of the states and cities where there are lanes not only for buses and taxis but also for carpooling. It seems to work very well. We may want to look at having one fast lane, for those who carpool.

Mr. Anderson: That is exactly it. If we can figure out ways where it is clearly more convenient and more attractive, people will use it. Of course, there are people who get around this by inflating life-size balloons that look like people and putting a hat on them, to make it look like a person. It certainly amused hitchhikers who got a ride from people with balloon people in the back seat.

There are other ways of doing it, and making it more convenient is obviously the key, as you suggested, senator.

Senator Finnerty: In some cities, they would need four hitchhikers or a whole car of balloons.

Senator Milne: Incentives are one thing; however, as long as most people are living in cities and suburbs designed around the car, and as long as most cities in Canada do not allow infill construction, the numbers will never be there to make public transit a viable answer.

Mr. Anderson: Senator, you are dead right. Expenditures in public transit in areas that you have described are a high-cost way of achieving climate change goals. The authorities dispute this, and the argument goes back and forth, but the climate change money we have will not achieve its goals by simply subsidizing

Cependant, il faut que le transport en commun soit commode. L'automobile est magique en ce sens qu'elle vous amène directement d'un point à un autre. L'itinéraire de l'autobus ne vous amène pas toujours à votre destination précise, ou bien vous ne pouvez pas toujours le prendre juste en face de votre bureau. Il y a aussi le fait qu'il faut attendre l'autobus. Quand on monte dans sa voiture, on démarre immédiatement. Psychologiquement, c'est un argument convaincant; je crois toutefois qu'il y a des facteurs qui poussent inexorablement les gens à reconnaître que le véhicule privé n'est pas le mode de l'avenir. Cela peut être une question de coût, de temps, ou être tout simplement trop gênant.

Je me rappelle que je prenais ma bicyclette pour aller au centre-ville de Victoria. Cela me prenait 20 minutes. Je faisais le trajet de retour en cinq minutes de moins, parce qu'il ne me faisait rien d'arriver à la maison en sueur, par opposition au bureau. Je faisais ainsi mon exercice quotidien. Si j'avais pris ma voiture, je serais probablement allé directement au centre sportif pour y faire 40 ou 45 minutes d'exercice. J'avais ainsi 45 minutes de plus dans ma journée en prenant ma bicyclette. C'est une véritable révélation: on s'aperçoit tout à coup que la journée n'a plus 24 heures, elle a 24 heures et 45 minutes si l'on utilise son temps efficacement. Je n'avais jamais pensé à cet avantage auparavant.

Le président: Encore un bon exemple venant de vous, monsieur le ministre.

Le sénateur Finnerty: Je pense à certains États, à certaines villes où il y a des voies réservées pas seulement aux autobus et aux taxis, mais aussi aux véhicules utilisés pour le covoiturage. Cela semble donner de très bons résultats. On pourrait envisager d'avoir une voie réservée au covoiturage.

M. Anderson: C'est exactement ça. Si nous pouvons trouver des moyens de rendre cela clairement plus commode et plus attrayant, les gens vont l'utiliser. Bien sûr, il y a des gens qui contournent la loi en gonflant d'énormes ballons qu'ils coiffent d'un chapeau pour faire croire que ce sont des passagers. Il y a des gens qui faisaient du stop et qui trouvaient très amusant de monter dans une voiture où il y avait des personnages gonflables sur la banquette arrière.

Il y a d'autres moyens de s'y prendre et il est certain que la clé, c'est de s'assurer que ce soit commode, comme vous l'avez dit, sénateur.

Le sénateur Finnerty: Dans certaines villes, il faudrait quatre autostoppeurs ou une voiture remplie de ballons.

Le sénateur Milne: Les mesures incitatives sont une chose; cependant, tant et aussi longtemps que la plupart des gens habiteront dans des villes et des banlieues conçues en fonction de l'automobile, et que la plupart des villes au Canada ne permettront pas la construction résidentielle sur terrains intercalaires, il n'y aura jamais assez de gens pour faire du transport en commun une solution viable.

M. Anderson: Sénateur, vous avez mis dans le mille. L'investissement dans le transport en commun, dans des secteurs urbains comme ceux que vous avez décrits, est une méthode très coûteuse d'atteindre des objectifs relativement au changement climatique. Certains responsables contestent cette

public transit, as it currently exists. There must be planning at the municipal level that bears this in mind and makes public transit the logical choice and the efficient system. You are absolutely right. Public transit is not the magic bullet unless other things are done. Then, it could be a major contributor.

The Chairman: You have been generous with your time, Minister Anderson, Mr. Nymark and Ms. Smith. Thank you for your answers, and we will be following up with more questions, as we get further on in our study.

We are now joined by the Minister of Indian and Northern Affairs, whose bailiwick Bill C-2 falls into, Mr. Robert Nault, by Mr. John Bailey, the negotiator who has had a great deal to do with this bill, and by Mr. David Cox, Counsel for Comprehensive Claims and Northern Affairs/Self-Government and Strategic Direction.

Good morning, minister and gentlemen. Thank you for being with us this morning. Minister, I think you may have something to tell us about this bill. We invite you to do that before we proceed with our questions.

The Honourable Robert D. Nault, Minister of Indian Affairs and Northern Development: Mr. Chairman, this morning, I should like to make some prepared remarks and then obviously, as always, leave an opportunity for questions later.

I thank you for this opportunity to meet with you today. As you know, I am here today with officials to provide an overview of Bill C-2, the proposed Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act. I will be pleased to answer any questions that you may have. I appreciate, as always, the opportunity to say a few words about the bill before we get started.

Let me begin by emphasizing that we have brought forward this legislation, first and foremost, to fulfil an obligation of the Crown under the Yukon umbrella final agreement. This agreement came into force in February 1995 and set out the framework for the completion of individual Yukon First Nation comprehensive land claims. It also established requirements for a number of territory-wide resource management processes. Among these is a specific obligation for the government to introduce legislation to implement a new development assessment process for the Yukon.

Our response to the report of the Royal Commission on Aboriginal Peoples — that report is entitled “Gathering Strength: Canada’s Aboriginal Action Plan” — sets out a path for building a renewed partnership with First Nations, Inuit, Metis and their governments. One of the most fundamental policy statements in “Gathering Strength” is that the Government of Canada intends

affirmation et il y a tout un débat là-dessus, mais l’argent que nous avons à consacrer à la lutte contre le changement climatique ne permettra pas d’atteindre nos objectifs si nous le dépensons simplement pour subventionner le transport en commun tel qu’il existe actuellement. Il doit y avoir planification au niveau municipal pour faire du transport en commun le choix logique et un système efficient. Vous avez absolument raison. Le transport en commun n’est pas une solution magique en l’absence d’autres mesures. Conjugué à d’autres mesures, il peut toutefois contribuer puissamment.

Le président: Vous avez été très généreux de votre temps, monsieur le ministre Anderson, monsieur Nymark et madame Smith. Je vous remercie pour vos réponses et nous aurons d’autres questions à poser à mesure que nous avancerons dans notre étude.

Nous accueillons maintenant M. Robert Nault, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, de qui relève le projet de loi C-2, M. John Bailey, le négociateur qui a grandement contribué à l’élaboration de ce projet de loi, et M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique.

Bonjour, monsieur le ministre et messieurs. Je vous remercie de venir nous rencontrer ce matin. Monsieur le ministre, je pense que vous avez peut-être un exposé à nous faire sur ce projet de loi. Nous vous invitons à le faire tout de suite, après quoi nous aurons des questions à vous poser.

L’honorable Robert D. Nault, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien: Monsieur le président, ce matin, je voudrais d’abord prononcer une allocution rédigée à l’avance, après quoi, comme toujours, je serai évidemment à votre disposition pour répondre à vos questions.

Je vous remercie de me donner l’occasion de vous rencontrer. Comme vous le savez, je suis accompagné aujourd’hui de représentants du ministère pour faire un survol du projet de loi C-2, la Loi sur l’évaluation environnementale et socio-économique au Yukon. Je serai ravi de répondre à vos questions, mais j’aimerais, avant de commencer, vous dire quelques mots à propos du projet de loi.

Permettez-moi d’insister sur le fait que nous avons présenté la mesure législative d’abord et avant tout pour nous acquitter d’une obligation de la Couronne en vertu de l’Accord-cadre définitif avec le Yukon. Dans cette entente en vigueur depuis février 1995, on définit les paramètres devant servir de guide pour conclure des règlements sur les revendications territoriales globales avec des Premières nations au Yukon prises individuellement. On y établit aussi des exigences s’appliquant à des processus de gestion des ressources dans l’ensemble du territoire, notamment une obligation spécifique du gouvernement de préparer une mesure législative devant orienter la mise en oeuvre d’un processus d’évaluation des projets de mise en valeur au Yukon.

Dans «Rassembler nos forces: le plan d’action du Canada pour les questions autochtones» un plan présenté pour donner suite à un rapport de la Commission royale sur les peuples autochtones, on définit le cheminement à suivre en vue de renouveler le partenariat établi avec les gens des Premières nations, les Inuits, les Métis et leurs administrations. «Rassembler nos forces» fait

to honour treaties and Aboriginal people, including modern-day treaties that take the form of comprehensive land claim settlement agreements. Our government takes its land claim obligations very seriously, and we have demonstrated this on a number of occasions.

Fulfilling our obligation to enact this legislation will clearly demonstrate to Yukon First Nations this government's commitment not only to negotiating comprehensive land claim and self-government agreements but to effectively — and I think this is the key word this morning — implement them.

The requirement for development assessment legislation is a key component of the umbrella final agreement for First Nations because it will give them a meaningful role in assessments of all projects that may affect their lands or people and create a process that will provide them with advice on development projects under their jurisdiction. This will help First Nations to provide effective governance for their lands and people, which will, in turn, benefit all Yukon residents and, indeed, all Canadians.

While this bill represents the fulfilment of a key Yukon land claim commitment, it is also much more than that. The assessment process provided for in this bill has been designed to encourage sustainable development in the Yukon. By "sustainable development," I mean the kind of development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. This principle is one developed by the World Commission on Environment and Development, better known as the Brundtland Commission, and has been widely accepted across Canada.

Encouraging orderly and responsible sustainable development in the Yukon, as elsewhere, depends on a process for project assessment under which potential effects of a project on the environment and people in the area are carefully considered before a project is allowed to proceed. It depends on providing a climate for potential developers where there is consistency and certainty in the assessment rules, and it depends on eliminating unnecessary project approval process duplication. We have achieved these objectives in this bill.

First, and perhaps most important, the proposed Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act will provide for a single project assessment process for all of the territory. With 14 individual Yukon First Nations and the federal and territorial governments, we faced a situation where there may have been as many as 16 different environmental assessment

état d'importantes déclarations liées aux politiques, notamment l'intention du gouvernement du Canada de respecter les traités conclus avec les Autochtones, y compris les traités modernes se présentant sous forme d'ententes sur le règlement des revendications territoriales globales. Le gouvernement prend très au sérieux les obligations qu'il a contractées dans le cadre du règlement de revendications territoriales, et il l'a prouvé à maintes reprises.

En s'acquittant de son obligation d'adopter une telle loi, le gouvernement fédéral démontrera clairement aux Premières nations au Yukon que son engagement ne se limite pas à négocier des ententes sur les revendications territoriales globales et sur l'autonomie gouvernementale, mais à faire en sorte que les ententes soient mises en oeuvre avec efficacité. Je crois que c'est le mot clé de ce matin.

L'élaboration d'une loi sur l'évaluation des projets de mise en valeur représente, aux yeux des Premières nations, une exigence essentielle présentée dans l'accord-cadre définitif. De fait, une telle loi attribuera aux collectivités un rôle significatif dans le processus d'évaluation de tous les projets pouvant avoir une incidence sur les terres ou les gens des Premières nations. Enfin, elle permettra de créer un processus qui permettra aux Premières nations d'obtenir des conseils sur les projets de mise en valeur qui relèvent de leur compétence. Les Premières nations auront ainsi la possibilité d'exercer une saine gouvernance de leurs terres et de leur peuple, ce qui en retour profitera à tous les résidents du Yukon et, en fait, à tous les Canadiens.

Le projet de loi se veut un moyen de s'acquitter d'un engagement clé pris dans le cadre du règlement des revendications territoriales au Yukon, mais il représente bien plus encore. Le processus d'évaluation prévu dans la loi proposée a été conçu dans le but de favoriser le développement durable au Yukon. Par développement durable, je veux dire le genre de développement qui permet de répondre aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures de satisfaire leurs propres besoins. Un tel principe a été énoncé par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, mieux connue sous le nom de Commission Brundtland, et a été largement accepté partout au Canada.

Au Yukon comme ailleurs, le fait d'assurer de façon ordonnée et responsable le développement durable ne va pas sans la mise en place d'un processus d'évaluation des projets permettant d'étudier avec rigueur les répercussions que de tels projets pourraient entraîner sur l'environnement et la population dans la région avant de les approuver. Pour ce faire, il importe d'instaurer, pour les promoteurs, un climat où les règles d'évaluation sont cohérentes et bien établies et d'éliminer toute duplication inutile du processus d'approbation. Le présent projet de loi permet d'atteindre de tels objectifs.

D'abord et avant tout, la Loi sur l'évaluation environnementale et socio-économique au Yukon établira un seul et unique processus d'évaluation applicable à l'ensemble du territoire. Puisque le nouveau régime s'adresse à 14 Premières nations individuelles et aux gouvernements fédéral et territorial, nous aurions pu voir naître jusqu'à 16 processus différents

processes applicable in the Yukon. This would have created a substantial barrier to orderly sustainable development due to potential process overlap and duplication.

Bill C-2 provides for a single, consistently applied process applicable to all Yukon lands under First Nation, federal or territorial jurisdiction. This means that a potential developer will face the same assessment process, with the same rules, regardless of where the development is proposed.

Projects that may straddle lands in different jurisdictions will only be subjected to a single assessment. This will not only avoid undue complexity that could discourage development in the territory but will also act to encourage additional regulatory cooperation among jurisdictions, providing even more encouragement for sustainable development and helping all governments in the territory serve their constituents more effectively.

In addition to a single assessment process applicable throughout the Yukon, this bill also has several specific provisions designed to avoid duplication and to provide additional certainty for proponents of projects, First Nations and others with an interest in developing or development assessments.

Like many resource management boards created under land claim agreements or legislation, the Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Board provided for under this bill will be responsible for developing procedural rules that will dictate the detailed manner in which assessments will be conducted. Rather than merely providing the board with rule-making authority, we have taken the additional step of requiring it to make binding procedural rules regarding several specific areas that are key in order that the process provides certainty and is efficient and timely. We have included many of these rule requirements in response to concerns from industry and conservation groups who wanted to be confident that the board would address particular issues.

For example, the board must establish time frames within which all assessment activities must be conducted. They must also make rules laying out the required form and content of project proposals and clear mechanisms for public involvement in assessments. The bill also lays out requirements in assessments as well as opportunities to provide for public and interest group involvement in the development of these rules so that the board can ensure that it best serves the interests in the territory.

There is a provision in the bill to allow for a regulation that will outline timeframes within which a First Nation, federal or territorial government must generate their decisions following receipt of assessment recommendations. Again, this provides for a

d'évaluation environnementale au Yukon. Une telle situation aurait posé de sérieux obstacles à un développement durable ordonné en raison de possibles chevauchements et duplications.

Le projet de loi C-2 prévoit un seul et même processus applicable de manière uniforme à toutes les terres au Yukon, qu'elles relèvent de la compétence des Premières nations, du gouvernement territorial ou du gouvernement fédéral. Ainsi, un promoteur éventuel devra se soumettre au même processus d'évaluation composé des mêmes règles, et ce, quel que soit l'endroit où le projet doit être mis de l'avant.

Les projets prenant place sur des terres relevant de plus d'une compétence ne seront soumis qu'à un seul processus d'évaluation. Non seulement une telle pratique permettra-t-elle d'éviter une complexité inutile pouvant décourager la mise en valeur du territoire, mais elle incitera les diverses autorités à coopérer davantage au chapitre de la réglementation, ce qui encouragera le développement durable et permettra à tous les gouvernements actifs dans le territoire de servir plus efficacement les intérêts de leurs commettants.

En plus d'établir un seul processus d'évaluation applicable à l'ensemble du territoire, le projet de loi prévoit aussi plusieurs dispositions précises conçues pour éviter la duplication et pour procurer une plus grande certitude aux promoteurs, aux Premières nations et aux autres personnes intéressées par l'évaluation des projets de mise en valeur.

À l'instar des nombreux conseils de gestion des ressources créés en vertu d'ententes ou de lois sur le règlement des revendications territoriales, l'Office d'évaluation environnementale et socio-économique du Yukon prévu par le projet de loi veillera à élaborer des règles de procédure qui dicteront précisément comment les évaluations seront menées. Plutôt que de conférer uniquement des pouvoirs de réglementation à l'Office, nous avons pris des mesures additionnelles pour que ce dernier soit habilité à adopter des règles de procédures exécutoires dans plusieurs secteurs spécifiques de manière à créer un processus sans équivoque, efficace et opportun. Bon nombre de ces exigences ont été prévues pour donner suite à des préoccupations émises par l'industrie et les groupes de conservation qui voulaient s'assurer que l'Office se penche sur ces questions particulières.

Par exemple, l'Office est tenu de fixer des échéanciers pour toute activité d'évaluation. Il doit aussi établir des règles pour préciser la forme que doivent prendre les propositions, pour expliquer ce que les propositions doivent contenir et pour définir avec précision la façon dont le public peut participer aux évaluations. Le projet de loi prévoit aussi des exigences concernant la participation du public et des groupes d'intérêt à l'élaboration de telles règles afin de s'assurer que l'Office sert efficacement les intérêts de toutes les parties au Yukon.

De plus, l'une des dispositions du projet de loi porte sur un règlement par lequel sont précisés les délais que devra respecter l'administration d'une Première nation, le gouvernement territorial ou le gouvernement fédéral pour rendre une décision

high degree of process efficiency and timeliness and ensures that projects do not languish for years in the assessment process.

There are some who feel that we have not been prescriptive enough in the bill and still allow the board too much authority in the development of these assessment procedural rules. They would have us provide in the proposed legislation the smallest details of how the assessors will conduct their business. This is neither feasible nor appropriate for a statute and I believe does not indicate trust in those Yukoners who will form the membership of this board.

Based on long experience with co-management boards in the Yukon, such as the Yukon Territorial Water Board and the Yukon Surface Rights Board, I have tremendous faith in the good judgment and good common sense of Yukon residents, and I am confident that the Government of Yukon and Council of Yukon First Nations will nominate qualified board members who will serve all interests fairly and effectively.

I should like to close with a few comments about the process that we used to develop this bill. The umbrella final agreement provided that legislation would be introduced to implement a new development assessment process for the Yukon by February 14, 1997. We are well past that date now, as honourable senators will notice, but for good reason. Rather than rush to complete legislation that would ultimately prove inadequate, we took the time necessary to work through the drafting process in close collaboration with the Government of Yukon and Yukon First Nations represented by the Council of Yukon First Nations and with extensive input from interest groups and the public.

Honourable senators should know that several drafts were circulated and discussed among First Nations and Government of Yukon and that two drafts were the focus of extensive public and interest group consultations.

Three territory-wide community tours, public meetings, workshops and mailouts were all part of the consultation process. An Internet Web site was established and maintained to provide updated information on the development of the proposed legislation. Several meetings were held with individual First Nations, the Inuvialuit, municipalities, industry representatives and environment groups. All comments and suggestions received through these consultations were given careful consideration and many resulted in changes being made to the draft.

Bill C-2 is the result of this extensive consultation and collaboration. Though some may not be aware of it, we owe many provisions in this bill to those who took the time and

après avoir reçu les recommandations des agents d'évaluation. Une fois de plus, une telle disposition assurera un haut degré d'efficacité et de rapidité et fera en sorte que les projets ne stagnent pas pendant des années à l'étape de l'évaluation.

Certains pensent que nous n'avons pas été suffisamment normatifs en élaborant le projet de loi et que nous avons conféré à l'Office trop de pouvoirs dans l'élaboration des règles de procédure sur l'évaluation. Ils auraient voulu que la loi explique dans les plus infimes détails la façon dont les agents d'évaluation mèneront leurs activités. Ce n'est ni faisable ni approprié dans une loi et, à mon avis, une telle façon de procéder montrerait que les résidents du Yukon qui siègeront à l'Office ne méritent pas notre confiance.

Étant donné ma vaste expérience avec les conseils de cogestion au Yukon, comme l'Office des eaux du Yukon et l'Office des droits de surface du Yukon, je me fie sans hésitation au bon jugement et au bon sens des résidents du Yukon. Je suis certain que le gouvernement du Yukon et le Conseil des Premières nations du Yukon désigneront des membres de haut calibre, qui seront à même de servir équitablement et efficacement les intérêts de tous.

En terminant, j'aimerais émettre quelques commentaires sur la façon dont nous nous sommes pris pour élaborer le projet de loi. L'accord-cadre définitif prévoyait l'adoption d'une loi pour mettre de l'avant, d'ici au 14 février 1997, un nouveau processus d'évaluation des projets de mise en valeur au Yukon. Nous avons repoussé considérablement cette échéance, comme les sénateurs l'auront remarqué, mais nous l'avons fait pour de bonnes raisons. Plutôt que de précipiter l'élaboration d'une mesure législative qui se révélerait inadéquate au bout du compte, nous avons pris le temps dont nous avions besoin pour rédiger le libellé en collaborant étroitement avec le gouvernement du Yukon et les Premières nations au Yukon représentées par le Conseil des Premières nations du Yukon. Nous avons aussi sollicité l'importante contribution des groupes d'intérêt et du public.

Je tiens à vous dire, honorables sénateurs, que plusieurs ébauches ont été préparées et discutées au sein des Premières nations et du gouvernement du Yukon et deux d'entre elles ont fait l'objet de consultations exhaustives auprès des groupes d'intérêt et du public.

Le processus de consultations prévoyait trois tournées, des assemblées publiques, des ateliers et des envois postaux dans l'ensemble du territoire. Un site Web interactif a été conçu et tenu à jour dans le but de fournir des renseignements actuels sur l'évolution de la loi proposée. Plusieurs rencontres ont été organisées avec des Premières nations, des Inuvialuit, des municipalités ainsi que des représentants de l'industrie et de groupes environnementaux. Tous les commentaires et toutes les suggestions présentés lors des consultations ont été soigneusement pris en considération, et bon nombre d'entre eux ont eu pour effet de modifier l'ébauche proposée.

Le projet de loi C-2 est le fruit de ce processus mené en consultation et en étroite collaboration et, même si certains ne sont pas au courant, nous devons plusieurs dispositions du projet

trouble to review the drafts and provide us with constructive suggestions.

This bill represents the completion of a major land claim commitment for the Government of Canada. This proposed legislation is an important piece that, along with the devolution of resource management responsibility to the territorial government and the settlement of comprehensive land claim agreements across the Yukon, will ensure that First Nation people and other residents of that territory are the key players in resource management decisions in the future.

Bill C-2 will provide the Yukon with a valuable tool to encourage responsible, sustainable development in the territory for many years to come.

Bill C-2 is a good bill for the Yukon and a good bill for Canada. Today, I am asking for the support of honourable senators to make this new process a reality.

Thank you for your attention, honourable senators, and I welcome any questions to myself or my colleagues who are here with me with the objective of ensuring that we proceed as quickly as we can to enact a piece of proposed legislation that is extremely important for the Yukon and its people.

Senator Finnerty: Minister, if there is a disagreement about whether or not there is a conflict or inconsistency between this proposed legislation and the final agreement, will the courts have to resolve the matter?

Mr. John Bailey, Negotiator, Resource Strategies, Department of Indian Affairs and Northern Development: Honourable senators, if there were any challenge on whether or not the legislation was consistent with the final agreement, then that matter could be addressed through the courts, yes.

When we were developing the proposed legislation, and Mr. Cox will perhaps speak to this in more detail, our legal counsel ensured that we were developing legislation that was consistent with this agreement and any other agreements that applied.

Mr. David Cox, Counsel, Comprehensive Claims and Northern Affairs/Self-Government and Strategic Direction, Department of Indian Affairs and Northern Development: Honourable senators, I would reinforce the suggestion that, if one were to challenge the bill, that would be one of the arguments on which someone might come forward. However, we feel confident that they would not be successful on that basis.

Senator Milne: Minister, I understand that there is a requirement in this bill that refers to making a declaration to require the assessment of a listed activity that had been exempted. I understand that before that declaration can be made, all the parties, namely the First Nations, federal, provincial, territorial or

de loi à des personnes qui ont consacré le temps et l'effort voulus pour examiner les ébauches du projet de loi et nous présenter des suggestions constructives.

Le projet de loi se veut une façon pour le gouvernement du Canada de s'acquitter d'un engagement important qu'il a pris dans le cadre d'un règlement de revendications territoriales. Combiné au transfert des responsabilités liées à la gestion des ressources au gouvernement territorial et au règlement d'ententes sur les revendications territoriales globales partout au Yukon, cet important projet de loi assurera aux gens des Premières nations et aux autres résidents du territoire un rôle de premier plan dans les futures décisions sur la gestion des ressources.

Avec le projet de loi C-2, le Yukon aura en main un outil précieux pour assurer, pendant de nombreuses années, un développement durable et responsable dans le territoire.

Voilà un projet de loi avantageux tant pour le Yukon que pour le Canada. Je vous demande aujourd'hui de donner votre appui pour faire de ce processus une réalité.

Je vous remercie pour votre attention, honorables sénateurs, et je vous invite maintenant à nous poser des questions, à moi-même et à mes collaborateurs qui m'accompagnent aujourd'hui, avec l'objectif de faire en sorte que l'on procède le plus rapidement possible pour mettre en vigueur une mesure législative qui est extrêmement importante pour le Yukon et ses habitants.

Le sénateur Finnerty: Monsieur le ministre, en cas de désaccord sur la question de savoir s'il y a conflit ou contradiction entre la mesure législative proposée et l'accord-cadre définitif, les tribunaux devront-ils trancher?

M. John Bailey, négociateur, Stratégies relatives aux ressources, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: Honorables sénateurs, si la mesure est contestée quant à sa conformité avec l'accord définitif, alors l'affaire pourrait être tranchée par les tribunaux, oui.

Quand nous avons élaboré la mesure proposée, et M. Cox voudra peut-être vous en parler de façon plus détaillée, notre conseiller juridique s'est assuré que le projet de loi que nous étions en train de rédiger serait conforme à cet accord et à tout autre accord applicable.

M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: Honorables sénateurs, il est certain que si l'on voulait contester le projet de loi, ce serait l'un des arguments que l'on pourrait invoquer. Cependant, nous sommes confiants qu'une contestation fondée sur une telle argumentation ne serait pas couronnée de succès.

Le sénateur Milne: Monsieur le ministre, je crois savoir que le projet de loi comprend une disposition relativement à une déclaration qu'il faut faire pour exiger l'évaluation d'une activité figurant sur une liste et qui avait été exemptée. Si je comprends bien, avant que l'on puisse faire une telle déclaration,

any body having any kind of decision-making authority over the project, must be required to consent to the declaration.

What is the rationale for requiring that consent for all of the different parties? That seems to make the process more complicated.

In your opinion, will this requirement limit the instances in which this declaratory power might be used?

Mr. Bailey: As background about the declaration provisions, the purpose of the provisions was that we did not want to have the net cast too widely with respect to what projects would have to be assessed under this process. However, there are occasions when lower-level activities that may not regularly have much impact may have impact in certain circumstances.

We wanted to provide for the opportunity for the government or governments that were responsible for that activity to raise that activity to a level of a project requiring assessment.

We wanted to ensure also that this could not be done in an arbitrary way. There are a number of restrictions about when the declaration could be done if it were in a sensitive area, for example. We also wanted to ensure that all governments that have responsibility, if there were a shared jurisdiction, would agree to elevate the matter to that level if there were an extraordinary circumstance. We wanted to ensure that all of the responsible governments had some say before a matter was subject to assessment.

Senator Milne: When a federal minister or a territorial or a First Nations group makes a request for a panel review, the requesting party is required to indicate whether that review is a public review or some other kind of review. What other reviews are envisaged, private or secret? I become concerned when they talk about "other kinds of review."

Is the requesting party's specification for the kind of review binding on the board, or can the board decide that it should not be public and should be some other form of review?

Mr. Bailey: First, that provision is taken directly from the land claim in terms of what the request can constitute. They can request either a public review or another form of review, and that has been interpreted to mean that it can speak to the "publicness" of the review. There is that sort of opportunity where there may not be public hearings in the regular sense, yet, regardless of the nature of the request, any assessment must provide opportunities for the public to know what is going on and to have input into the assessment process; there just may not be public hearings in the same sense if the requester so suggests.

toutes les parties, c'est-à-dire les Premières nations, les autorités fédérales, provinciales et territoriales ou quiconque exerce un pouvoir de décision quelconque sur le projet envisagé, seront tenues de consentir à cette déclaration.

Pourquoi exige-t-on le consentement de toutes ces différentes parties? Cela semble rendre le processus plus compliqué.

À votre avis, cette exigence limiterait-elle l'utilisation de ce pouvoir déclaratoire?

M. Bailey: Je voudrais établir le contexte des dispositions sur la déclaration. La raison d'être de ces dispositions, c'est que nous ne voulions pas ratisser trop large, quant aux projets qui devront être évalués en application de ce processus. Il y a toutefois dans certaines occasions des activités de moindre envergure qui n'auraient peut-être pas tellement d'incidence en temps ordinaire, mais qui peuvent parfois, dans certaines circonstances, avoir des répercussions très lourdes.

Nous voulions prévoir la possibilité pour le ou les gouvernements responsables de cette activité de relever le niveau de l'activité en question de manière que le projet doive être évalué.

Nous voulions aussi nous assurer que cela ne se fasse pas de manière arbitraire. Un certain nombre de contraintes sont prévues à propos de la déclaration, par exemple si elle touche un endroit sensible. Nous voulions aussi nous assurer que tous les gouvernements qui assument une responsabilité quelconque, en cas de compétences partagées, se mettraient d'accord pour relever le projet au niveau voulu, dans des circonstances extraordinaires. Nous voulions nous assurer que tous les gouvernements responsables aient leur mot à dire avant qu'une activité soit assujettie à l'évaluation.

Le sénateur Milne: Lorsqu'un ministre fédéral ou territorial ou une Première nation demande une étude par un comité restreint, la partie qui demande l'étude doit préciser si l'étude en question sera publique ou d'un autre type. Quels autres types d'études sont prévus, des études privées ou secrètes? Je m'inquiète quand il est question d'une «étude d'un autre type».

L'Office doit-il obligatoirement effectuer le type d'étude demandé, ou bien a-t-il le pouvoir de décider que l'étude ne sera pas publique et que l'on procédera plutôt à un autre type quelconque d'étude?

M. Bailey: Premièrement, cette disposition est tirée directement de l'accord de revendication territoriale. On dit que les parties peuvent demander une étude publique ou un autre type d'étude, et l'interprétation qui en a été donnée est que c'est le caractère «public» de l'étude qui est en cause. Il y a donc possibilité de ne pas tenir d'audience publique au sens habituel du terme; cependant, peu importe la nature de la demande, toute évaluation doit donner au grand public la possibilité de savoir ce qui se passe et d'avoir son mot à dire dans le processus d'évaluation; c'est simplement qu'il n'y aura peut-être pas d'audience publique dans le sens habituel du terme si la partie en fait la demande.

Senator Milne: I am concerned about heritage resources. The 1993 umbrella final agreement requires consideration of whether heritage resources might be significantly adversely affected, but that requirement is not set out in clause 42 of this bill.

Can you explain why it is not? Has it been deliberately removed? I am very concerned because there are many heritage resources in the Yukon.

Mr. Bailey: It actually is included but in not as direct a way as you may wish it to be. The definition of "socio-economic effects" includes effects on heritage resources, so when we talk about adverse socio-economic effects it includes adverse effects on heritage resources. It is actually included, but in a broader context.

Senator Milne: It has not been highlighted at all that it has been included.

Mr. Bailey: We believed that that was an inappropriate inclusion in what a socio-economic effect would be, so it has been put in with those. It would be included and there would have to be a requirement to look at adverse effects on heritage resources along with other socio-economic impacts that there may be on people, spiritual sites and that sort of thing. It is included, although it is not directly mentioned. It is incorporated by including that in the definition of "socio-economic effects."

Senator Milne: Are you sure that they will be adequately protected that way?

Mr. Bailey: Whether we were specific about naming it or including it in the definition and requiring the broad broader socio-economic effects to be considered, the result would be the same — they would have to be given the same level of consideration.

Senator Milne: It sounds to me as though the whole process began in 1993, which is a long time ago, and 1997 was also a long time ago. It sounds as though a lot of the work must have been done under the ministry of Ron Irwin. Did it finally take you, Mr. Nault, to bring it on?

Mr. Nault: I would not take the credit for that. More precisely, it was Yukoners themselves who wanted to take the time necessary to move in this direction. The umbrella final agreement triggers a process between Yukon First Nations and ourselves. As I said earlier, a number of different processes will need to be put in place, and this is one of the more important ones in the scheme of things.

Some senators may not be aware that this process started under the Prime Minister when he was the minister of northern development. That is how long we have been at what we call an evolution of our territorial governments. Therefore, it goes even further back than Minister Irwin.

Le sénateur Milne: Je m'inquiète au sujet des ressources patrimoniales. L'accord-cadre définitif de 1993 exige que l'on prenne en considération les effets négatifs importants sur les ressources patrimoniales, mais cette exigence ne figure pas à l'article 42 du projet de loi.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il n'en est pas fait mention? L'a-t-on enlevé délibérément? Je m'inquiète parce qu'il y a beaucoup de ressources patrimoniales au Yukon.

M. Bailey: En fait, elle est incluse, mais pas aussi directement que vous l'auriez peut-être souhaité. La définition de l'expression «l'effet sur la vie socio-économique» comprend l'effet éventuel sur les ressources patrimoniales, de sorte que quand il est question d'effet socio-économique négatif, cela comprend les effets négatifs sur les ressources patrimoniales. En fait, c'est bel et bien inclus, mais dans un contexte plus général.

Le sénateur Milne: On n'a pas du tout fait ressortir l'inclusion de cette mesure.

M. Bailey: Nous pensons qu'il convenait d'englober cela dans les effets socio-économiques, et c'est donc ce qu'on a fait. C'est inclus et il sera nécessaire d'examiner les effets négatifs sur les ressources patrimoniales en même temps que les autres incidences socio-économiques qui peuvent se faire sentir sur les gens, les lieux d'importance spirituelle, et cetera. C'est donc inclus, même si ce n'est pas explicitement mentionné. C'est englobé dans la définition de «effet sur la vie socio-économique».

Le sénateur Milne: Êtes-vous sûr que les ressources patrimoniales seront bien protégées de cette manière?

M. Bailey: Peu importe qu'on l'ait dit explicitement ou qu'on l'ait englobé dans la définition en exigeant que l'on tienne compte de tous les effets sur la vie socio-économique, le résultat est le même: ces ressources devront être prises en compte et auront une égale importance.

Le sénateur Milne: Il me semble que tout ce processus a commencé en 1993, c'est-à-dire il y a longtemps, et 1997 c'est déjà loin aussi. Il me semble qu'une bonne partie du travail doit avoir été accomplie sous le ministre Ron Irwin. Est-ce qu'il a fallu votre intervention, monsieur Nault, pour mener enfin le dossier à terme?

M. Nault: Je ne voudrais pas m'en attribuer le mérite. Plus précisément, ce sont les Yukonais eux-mêmes qui voulaient prendre le temps nécessaire pour cheminer dans cette voie. L'accord-cadre définitif enclenche un processus entre les Premières nations du Yukon et nous-mêmes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il faudra mettre en place un certain nombre de processus différents et celui-ci est l'un des plus importants.

Certains sénateurs ignorent peut-être que ce processus a commencé en fait à l'époque où l'actuel premier ministre était ministre du Nord canadien. C'est vous dire que nous planchons depuis fort longtemps sur le dossier de ce que nous appelons l'évolution de nos gouvernements territoriaux. Par conséquent, cela remonte même plus loin que le ministre Irwin.

As in any discussion about process, for the sake of the discussion we are having this morning there are many ways you can approach it. We have consistently argued as a government that the best process is to give as much power as possible to the territorial and First Nation governments to run their own affairs. That has always been our position, as well as not being too prescriptive, or as least prescriptive as possible.

We could add a lot more to this bill if we liked. We could be so prescriptive as to detail every single thing you would want them to look at. However, as I said in my remarks, I do not believe that is the right approach to take in developing a federation, so we have left it to Yukoners to develop those strategies themselves. In your questioning, you have already addressed a number of specific areas that you could interpret or change in different ways, but we believe that it is best left to Yukoners themselves.

I wanted to make that point because I know that some people like to be very prescriptive. As a matter of fact, you may know that the mining association sent me a letter requesting a certain clarification. We made that clarification because we thought it was a little ambiguous. I understand, however, that they are now looking for more clarification, even though they think it is a good bill. Of course, it follows suit that the environmentalists would be arguing from the same perspective. Balance is probably the best approach to take in this regard.

Senator Milne: I assure you that that was not a planted question.

Mr. Nault: I do not answer planted questions.

The Chairman: Continuing on the question of process, Mr. Minister, if I were a First Nation, a territorial government or a developer, or all three who had undertaken to do something, I would be very concerned about the length of time that the process for approval might take. You said in your opening remarks that there is a provision in the bill that will allow for regulation that will outline time frames. There is a difference between "allow," "prescribe," "demand" and "require." Is it any of the above or is it "allow"? In what circumstance do you think that might become more clear, or more prescriptive, to use your word?

Mr. Nault: It is a requirement that must be accomplished by the board. If not met, those requirements will be left to the minister to resolve. We are continuously requested by the different territories to intervene in the process and procedures a board would follow if legislation is not in place. In particular, we have run across that in Nunavut quite often.

This legislation is an attempt to ensure that the minister does not have to intervene in process, and "process," for the sake of this debate, means that they will lay down procedural rules that will govern the timelines and the framework of those decisions that will have to be made.

Comme dans toute discussion sur les processus, aux fins de la discussion que nous avons ce matin, la question peut être abordée de bien des manières. Notre gouvernement a constamment soutenu que la meilleure façon de procéder est de donner le plus de pouvoirs possibles aux gouvernements territoriaux et des Premières nations pour ce qui est de diriger leurs propres affaires. Cela a toujours été notre position, et aussi de ne pas être trop normatifs, ou en tout cas le moins possible.

Nous pourrions ajouter beaucoup d'éléments à ce projet de loi si nous le voulions. Nous pourrions être tellement normatifs que le moindre détail serait précisé. Cependant, comme je l'ai dit dans mon allocation, je ne pense pas que ce soit la bonne approche à adopter dans une fédération, et nous nous en sommes donc remis aux Yukonais qui pourront élaborer eux-mêmes les stratégies. Dans vos questions, vous avez déjà abordé un certain nombre de points précis que l'on pourrait interpréter ou changer de diverses manières, mais nous croyons qu'il est préférable de s'en remettre aux Yukonais eux-mêmes.

Je tenais à insister là-dessus parce que je sais qu'il y a des gens qui aiment être très normatifs. En fait, vous savez peut-être que l'Association minière m'a envoyé une lettre pour me demander de préciser davantage un certain point. Nous avons apporté cette précision parce que nous pensions que c'était peut-être un peu ambigu. Je crois toutefois savoir que les mêmes intervenants réclament maintenant que ce soit encore plus clair, même s'ils trouvent que c'est un bon projet de loi. Bien sûr, il s'ensuit que les défenseurs de l'environnement vont intervenir dans la même perspective. Dans un tel cas, le mieux à faire est probablement d'adopter une position équilibrée.

Le sénateur Milne: Je vous assure que ce n'était pas une question soufflée.

M. Nault: Je ne réponds pas aux questions soufflées.

Le président: Toujours au sujet du processus, monsieur le ministre, si j'étais une Première nation, un gouvernement territorial ou un promoteur, je m'inquiérais beaucoup du temps que pourrait prendre le processus d'approbation. Vous avez dit dans votre allocation qu'une disposition du projet de loi permet de prendre des règlements qui préciseront les échéances. Il y a une différence entre «permettre», «prescrire», «exiger» et «demander». Est-ce l'un ou l'autre de ces termes, ou est-ce bien «permettre»? Dans quelles circonstances, à votre avis, cela pourrait-il devenir plus clair, ou plus normatif, pour reprendre votre terme?

M. Nault: C'est une exigence à laquelle l'Office est tenu. S'il ne le fait pas, il incombera au ministre de respecter ces exigences. Les différents territoires nous demandent constamment d'intervenir dans le processus et dans la procédure qu'un office appliquerait si la loi était en vigueur. En particulier, cela nous est souvent arrivé au Nunavut.

Ce projet de loi est une tentative pour faire en sorte que le ministre n'ait pas à intervenir dans le processus et, aux fins du présent débat, j'entends par «processus» qu'ils établiront les règles de procédure qui régiront les échéanciers et qui encadreront les décisions à prendre.

I will leave it to Mr. Bailey to give you the details of that, but that certainly is the requirement of this bill.

The Chairman: Is it a requirement rather than a possibility, Mr. Bailey?

Mr. Bailey: There are two different sorts of timelines provided for: There are those for the conduct of assessments —

The Chairman: I am talking about the decision on an assessment.

Mr. Bailey: Yes, and the rule making deals with conduct of assessments.

With respect to the regulation that would govern how long decision makers have, it is a regulation that is allowed for. However, I can tell the committee today that work has been ongoing on some background on that regulation and it is intended that that would be in place at the time the legislation comes fully into force.

The Chairman: A project developer could be assured by the state of affairs under what would become an act if this bill passes that, after an assessment has taken place, the decision on how to react to that assessment will be made by the competent authority, be it the First Nation, the territorial government or the federal government. Will this proposed act require that those competent authorities respond to the assessment recommendation within a specified time?

Mr. Bailey: That is what the regulation would provide for. As I said, that regulation has been in development for some time. We have used draft contents of such a regulation in our consultations on the draft legislation a couple of times, once in 1998 and once in 2001. It certainly is the intent that the regulation requiring those decisions to be made within a specific period of time would be in place once this proposed legislation is in force.

Senator Spivak: I am curious as to why the non-derogation clause is not in here. Are you now on to the new policy with non-derogation clauses?

Mr. Nault: There has been a discussion, of course, of non-derogation throughout Parliament, both in the House of Commons and the Senate. As a government, we have been looking at it with the potential of making decisions on how we would want to proceed. What seems to be the safest route is not to have a non-derogation clause, because of the fact that Aboriginal rights and treaty rights are protected under section 35. We keep getting into this discussion as to whether or not it is a flag. Does it give further strength to section 35 or does it weaken section 35? For the sake of moving forward without ever having been given some jurisprudence on this file from the courts, the protection already exists and we do not need to put the flags in there.

Je vais demander à M. Bailey de vous donner plus de détails là-dessus, mais telle est assurément l'exigence de ce projet de loi.

Le président: Est-ce une exigence ou bien une possibilité, monsieur Bailey?

M. Bailey: Il y a deux types d'échéanciers différents qui sont prévus. Il y a les échéances pour la conduite des évaluations...

Le président: Je parle de la décision relativement à une évaluation.

M. Bailey: Oui, et les règles traiteront de la tenue des évaluations.

Pour ce qui est du règlement qui fixera le délai imparti aux décideurs, c'est un règlement qu'il est permis de prendre. Cependant, je peux dire aujourd'hui au comité que l'on a déjà commencé à déblayer le terrain relativement à ce règlement et qu'il est prévu qu'il sera en place au moment de l'entrée en vigueur de la loi.

Le président: Un promoteur de projet peut avoir l'assurance, sous le régime de ce qui deviendra une loi si ce projet de loi est adopté, qu'après la tenue d'une évaluation, la décision quant aux suites à donner à cette évaluation sera prise par l'autorité compétente, qu'il s'agisse de la Première nation, du gouvernement territorial ou du gouvernement fédéral. La loi proposée exigera-t-elle que ces diverses autorités compétentes donnent suite à la recommandation formulée dans un délai prescrit?

M. Bailey: C'est ce que le règlement établira. Comme je l'ai dit, ce règlement est déjà en cours d'élaboration depuis un certain temps. Nous avons utilisé des ébauches d'un tel règlement durant nos consultations sur le projet de règlement à deux ou trois reprises, une fois en 1998 et une fois en 2001. Chose certaine, l'intention est que le règlement établissant que les décisions soient prises au cours d'un délai prescrit soient en place dès l'entrée en vigueur de la loi proposée.

Le sénateur Spivak: Je me demande pourquoi la clause de non-dérrogation ne se trouve pas dans ce projet de loi. Avez-vous commencé à appliquer la nouvelle politique relative aux clauses de non-dérrogation?

M. Nault: Il y a eu, bien sûr, une discussion sur les clauses de non-dérrogation au Parlement, à la fois à la Chambre des communes et au Sénat. En tant que gouvernement, nous avons examiné la question sous l'angle de décisions à prendre éventuellement et nous nous sommes demandés comment nous voulions procéder. Il semble que la solution la plus sûre soit de ne pas avoir de clause de non-dérrogation, parce que les droits ancestraux et les droits issus des traités sont protégés par l'article 35. On ne cesse de relancer le débat sur cette question: est-ce que cela renforce davantage l'article 35, ou bien cela affaiblit-il plutôt l'article 35? Pour faire progresser le dossier et en l'absence de jurisprudence, puisqu'aucun tribunal n'a jamais rendu de décision sur cette question, nous avons décidé que la protection existe déjà et que nous n'avons pas besoin d'ajouter des sauvegardes.

Do we intend to change that? I cannot speak for the Minister of Justice, but it has been my view that for all intents and purposes we do not need non-derogation clauses in any bills, even though members of Parliament, both in the House and in the Senate, seem to think that it is a good idea. I have always been one who has not seen the need for them in this regard.

Senator Spivak: There are many bills that contain this clause, and they will have to be removed, but do we not yet know what the government policy is?

Mr. Bailey: To follow up on some of the minister's comments, the whole idea of non-derogation did come up about seven years ago in discussions with First Nations in the Yukon, and whether this bill would include such a provision. At the time, and still to this day, the First Nations of the Yukon did not feel that such a provision was required.

Senator Christensen: I know that we met with the Council for Yukon First Nations here on a number of occasions and they were very clear that they did not want that in this particular bill. When it has been in a bill, usually it was at the request of a First Nation. In this case, they were clear that they did not want it in there.

Senator Spivak: Would you explain the connection between this and the Canadian Environmental Assessment Act, in clause 6. The Canadian Environmental Assessment Act will not apply in the Yukon but this is not an absolute exclusionary rule. It is difficult to determine which projects will be subject to an assessment under the CEAA. Could you clarify that?

Mr. Bailey: Yes, I could. Effectively, the Canadian Environmental Assessment Act will no longer apply to the vast majority of projects in the Yukon, once this is in force. If there were a project that did not require assessment under this new process but that required assessment under the Canadian Environmental Assessment Act, it would have application.

That having been said, our objective is to ensure that this process assesses all those things so that we minimize the ongoing application of CEAA in order that we do not have too many processes active in the territory.

The second circumstance where CEAA may apply is at a panel level, and that is specifically intended for larger projects that may be transboundary in nature, where the ongoing application of CEAA is required in order that we have a process that can have application in British Columbia, Yukon, Alberta and so on. This proposed act would not be able to govern activities or deal with activities in those areas. That is why we have the reference to activities that require a National Energy Board authorization, because those are transboundary in nature, such as a Yukon gas pipeline.

Avons-nous l'intention de changer cela? Je ne peux pas parler au nom du ministre de la Justice, mais je suis d'avis qu'à toutes fins pratiques, nous n'avons pas besoin de clause de non-dérogação dans n'importe quel projet de loi, même si des parlementaires, autant à la Chambre qu'au Sénat, semblent croire que c'est une bonne idée. Pour ma part, je n'ai jamais perçu le besoin de telles clauses.

Le sénateur Spivak: Beaucoup de projets de loi renferment une disposition de ce genre, et il faudra les supprimer, mais nous ne savons pas encore quelle est la politique du gouvernement?

M. Bailey: Pour donner suite aux commentaires du ministre, toute la question de la non-dérogação a été soulevée il y a environ sept ans, dans le cadre de discussions avec les Premières nations du Yukon, et l'on s'est demandé si ce projet de loi devrait comprendre une telle disposition. À l'époque, et encore aujourd'hui, les Premières nations du Yukon ne jugeaient pas nécessaire d'inclure une telle disposition.

Le sénateur Christensen: Je sais que nous avons rencontré le Conseil des Premières nations du Yukon ici à plusieurs reprises, et ils ont dit très clairement qu'ils ne voulaient pas d'une telle disposition dans ce projet de loi. Quand on l'a ajouté à un projet de loi, c'était habituellement à la demande d'une Première nation. En l'occurrence, ils ont dit clairement qu'ils n'en voulaient pas.

Le sénateur Spivak: Pourriez-vous expliquer le lien entre cette mesure et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, à l'article 6. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'appliquera pas au Yukon, mais cette exclusion n'est pas absolue. Il est difficile de déterminer quels projets seraient assujettis à une évaluation en vertu de la LCEE. Pourriez-vous préciser cela?

M. Bailey: Oui, je vais le faire. Effectivement, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'appliquera plus à la grande majorité des projets du Yukon, une fois que cette mesure sera en vigueur. Dans le cas d'un projet qui n'exigerait pas d'évaluation en application de ce nouveau régime, mais qui exigerait d'être évalué aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, cette dernière loi s'appliquerait.

Cela dit, notre objectif est de s'assurer que tout cela soit évalué aux termes du régime envisagé, de manière à minimiser l'application de la LCEE, pour qu'il n'y ait pas trop de processus concurrents dans le territoire.

La deuxième circonstance dans laquelle la LCEE pourrait s'appliquer, c'est au niveau du comité restreint, et cette éventualité est spécifiquement prévue pour les projets de plus grande envergure qui pourraient être transfrontaliers, auquel cas l'application continue de la LCEE est nécessaire pour que le même processus s'applique en Colombie-Britannique, au Yukon, en Alberta, et cetera. La loi proposée ne pourrait pas régir les activités dans tous ces territoires. C'est pourquoi nous mentionnons les activités qui exigent une autorisation de l'Office national de l'énergie, parce qu'elles sont de nature transfrontalière, par exemple le gazoduc du Yukon.

Senator Spivak: What was your thinking here? What does this do? Was your thinking that you had to have a faster process, or what? How will it affect the future?

Mr. Nault: If you recall in my opening comments, I suggested that we are moving towards provincial-like authorities in the territories — that is what the evolution is intended to be about. If we follow that continuum, this is like a provincial piece of environmental legislation and process. Unless it is transboundary, where it would be considered to be of federal jurisdiction, then this legislation would be the legislation used for all those different projects, versus the transboundary ones that CEAA would be more likely to be involved.

That is no different from any other province, and that will be the same for every territory by the time we are concluded with our evolutionary work.

Senator Spivak: Are you stating specifically that CEAA does not apply to provinces when they have their own environmental legislation?

Mr. Nault: No, that is not what I meant. I meant that it only applies to certain activities within the province. Provinces have their own environmental legislation, their own environmental laws. They do not necessarily end up being duplications and resulting in longevity of a process that is not necessary. That is really the necessity of putting this piece of legislation forward.

We could have come forward with a series of boards for each First Nation. Legally speaking, we could have done that as a federal government because that is our jurisdiction and, frankly, our legal obligation. This was an agreement by First Nations and Yukoners to put in a process that would not only meet the needs of sustainable development, but also of course develop an economy.

Senator Spivak: I am curious as to what the legal implications of this might be. Are you saying that there is not a different interpretation for this than for any province in terms of the CEAA? There has been legislation about the application of provincial and federal environmental responsibilities.

Mr. Nault: We like to clarify very clearly in federal legislation that certain parts of the Yukon's environmental and economic processes are within this jurisdiction that we are talking about. CEAA, yes, does have a role to play right across the country and includes the territorial governments.

I hope I am not giving you the signal legally that CEAA does not apply because it does in certain instances. I will let my lawyer tell you how he sees it.

Senator Spivak: It would be interesting to have a clear legal opinion.

Le sénateur Spivak: Quel était votre objectif, en l'occurrence? Quel sera l'effet de cette mesure? Vouliez-vous mettre en place un processus plus rapide, ou alors quoi? Quelle sera l'incidence de cette mesure à l'avenir?

M. Nault: Vous vous rappellerez que dans mon allocution d'ouverture, j'ai dit que nous nous dirigeons vers des administrations territoriales qui se rapprocheront davantage des gouvernements provinciaux; telle est l'intention dans toute cette évolution. Si nous poursuivons ce cheminement, nous avons ici une mesure qui ressemble à une loi environnementale provinciale. Sauf dans le cas des projets transfrontaliers, où l'on considèrera que c'est de ressort fédéral, cette loi proposée serait la loi applicable à l'ensemble de ces différents projets, tandis que la LCEE s'appliquerait dans le cas des projets transfrontaliers.

Ce n'est pas différent de la situation dans les provinces et ce sera le même scénario dans tous les territoires, quand nous en aurons terminé avec notre travail d'évolution.

Le sénateur Spivak: Avez-vous dit précisément que la LCEE ne s'applique pas aux provinces quand celles-ci ont leur propre loi environnementale?

M. Nault: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Je voulais dire qu'elle s'applique seulement à certaines activités à l'intérieur de la province. Les provinces ont leur propre loi environnementale, leur propre législation en matière d'environnement. Elles ne font pas nécessairement double emploi et n'entraînent pas un processus inutilement long. C'est vraiment la raison pour laquelle il est nécessaire de faire adopter cette mesure législative.

Nous aurions pu proposer une série d'offices pour chaque Première nation. Légalement, nous aurions pu le faire au gouvernement fédéral parce que c'est de notre compétence et, à vrai dire, nous y sommes tenus par la loi. Les Premières nations et les Yukonais avaient pris l'engagement de mettre en place un processus qui non seulement répondrait aux besoins du développement durable, mais aussi, bien sûr, favoriserait l'essor économique.

Le sénateur Spivak: Je suis curieuse de savoir quelles peuvent être les conséquences juridiques de cette situation. Est-ce que vous dites qu'il n'y a pas d'interprétation différente de cette mesure dans les diverses provinces relativement à la LCEE? Il y a eu des lois sur l'application des responsabilités provinciales et fédérales en matière d'environnement.

M. Nault: Nous aimons préciser très clairement dans la loi fédérale que certaines parties des processus environnementaux et économiques du Yukon relèvent de cette juridiction dont nous parlons. Oui, la LCEE a un rôle à jouer partout au Canada et englobe les gouvernements territoriaux.

J'espère que je ne vous ai pas donné l'impression que la LCEE ne s'applique pas, parce qu'elle s'applique effectivement dans certains cas. Je vais laisser mon avocat vous donner son point de vue.

Le sénateur Spivak: Ce serait intéressant d'avoir une opinion juridique claire.

Mr. Cox: Because there was an attempt to coordinate potential for those environmental assessment boards with the federal regime, the opportunity was taken to ensure that there was not duplication where duplication was not warranted. It in no way has ousted the application of federal environmental assessment. In fact, it has in some respects replaced it, but where there is good reason to ensure that there is coordination, for example, projects that cross boundaries, CEAA will continue to apply.

If you think about it in terms of the federal-provincial split, that is where it becomes relevant that there be a federal system, or a system that would apply in two different jurisdictions.

Senator Spivak: Let us take, for example, a huge forestry project, and there are all the triggers like navigable waters and fish, et cetera. Are you suggesting that it will apply in the Yukon, or it will not? Am I making myself clear?

Mr. Cox: Yes.

Senator Spivak: We know that in many provinces the environmental assessment legislation is more honoured in the breach than in the observance. In my own province of Manitoba, there is an environmental assessment of a little bridge but not of a huge project involving territory with many lakes, fish and migratory birds. The federal government did not step in there. I do not know what the current situation is.

Senator Buchanan: That does not apply in Nova Scotia, by the way.

Mr. Nault: No, the fish keep on swimming, Senator Buchanan.

I understand what you are getting at. As you know, we just transferred provincial-like powers on management of resources to Yukon as of April 1.

Senator Spivak: That was done way back for the Manitoba and the West.

Mr. Nault: Keep in mind that that means the Yukon government will have jurisdiction and responsibility for forests and mining. Let us start with that. The federal government still maintains responsibilities for fisheries. Therefore, if there is a project that may have a major impact on fish and their habitat, it may trigger CEAA. That will depend on the magnitude of the project.

Senator Spivak: Is that at the minister's discretion?

Mr. Nault: If you mean the Minister of the Environment, yes, there is a process for him to assess, if someone applies for an environmental assessment under CEAA, whether the habitat damage, or whatever, on a project should trigger his involvement. That is the same whether it is in the provinces or the territory, in

M. Cox: Comme on a tenté de coordonner le potentiel de ces offices d'évaluation environnementale avec le régime fédéral, on a profité de l'occasion pour s'assurer qu'il n'y ait pas dédoublement inutilement. Cela n'a d'aucune manière fermé la porte à l'application de l'évaluation environnementale fédérale. En fait, à certains égards, cette mesure l'a remplacée, mais lorsqu'il y a de bonnes raisons de vouloir assurer une coordination, par exemple dans le cas des projets transfrontaliers, la LCEE continuera de s'appliquer.

Si vous envisagez la question sous l'angle du partage fédéral-provincial des pouvoirs, la pertinence du système fédéral apparaît clairement, c'est-à-dire un système qui s'appliquerait dans deux entités administratives différentes.

Le sénateur Spivak: Prenons, par exemple, un immense projet forestier comportant tous les éléments déclencheurs comme les eaux navigables, le poisson, et cetera. Dites-vous que cela va s'appliquer au Yukon, ou bien le contraire? Est-ce que je me fais comprendre clairement?

M. Cox: Oui.

Le sénateur Spivak: Nous savons que, dans beaucoup de provinces, la législation sur l'évaluation environnementale est plus souvent violée que respectée. Dans ma propre province du Manitoba, on a fait l'évaluation environnementale d'un petit pont, mais pas d'un immense projet s'étendant sur un territoire où l'on compte des lacs, du poisson et des oiseaux migrateurs. Le gouvernement fédéral n'est pas intervenu. J'ignore quelle est la situation actuelle.

Le sénateur Buchanan: Cela ne s'applique pas en Nouvelle-Écosse, soit dit en passant.

M. Nault: Non, le poisson nage encore librement, sénateur Buchanan.

Je comprends ce que vous voulez dire. Comme vous le savez, nous venons de transférer au Yukon, à partir du 1^{er} avril, des pouvoirs semblables à ceux d'une province pour la gestion des ressources.

Le sénateur Spivak: Cela a été fait il y a longtemps dans le cas du Manitoba et de l'Ouest.

M. Nault: N'oubliez pas que cela veut dire que le gouvernement du Yukon aura les compétences et la responsabilité sur les forêts et les mines. Commençons par cet aspect. Le gouvernement fédéral continue d'assumer la responsabilité pour les pêches. Par conséquent, un projet susceptible d'avoir un effet majeur sur le poisson et son habitat peut déclencher l'application de la LCEE. Tout dépendra de l'ampleur du projet.

Le sénateur Spivak: À la discrétion du ministre?

M. Nault: Si vous voulez dire le ministre de l'Environnement, oui, il existe une procédure qu'il doit suivre pour évaluer, si quelqu'un demande une évaluation environnementale au titre de la LCEE, si d'éventuels dommages à l'habitat causés par un projet peuvent déclencher son intervention. En l'occurrence, la

this case. You will recall, to use the example of the debate we had a number of years ago in Alberta, the Old Man River Dam. Do you recall that one?

Senator Spivak: I remember that one very well.

Mr. Nault: It involved a big debate about federal versus provincial jurisdiction. There are occasions when we can end up in a discussion like that. There is no process that is foolproof, I suppose, but the intent here is to have projects, in the lion's share, managed by Bill C-2, the bill in front of you.

Senator Spivak: I will have to look at the bill more carefully. I am not really concerned about the fact that this is occurring in Yukon, where devolution is taking place. I am concerned about the specific exclusions where CEAA does not apply, whereas, in the end, the federal and the provincial governments share jurisdiction over the environment. It is not all specified, even though it might be specified through certain powers that exist already in the federal government, and through the assessment act. However, we have the situation in British Columbia right now where the province is ignoring watershed rules — and it is not just British Columbia — and other similar rules, and the federal government is not stepping in. My fear is that this trend will be accentuated. I just raise it here.

Mr. Cox: The activities that are currently triggering assessments under CEAA are reflected under this bill as well. Just to be clear, this is covering territorial triggers, if you like, federal triggers and, ultimately, First Nations triggers.

The Chairman: There are listed activities that can be exempted from examination under this bill. Can you tell us how, why and where that might happen?

Section 48(2) of this bill indicates that if a listed activity that has been exempted is required to have an assessment done, it requires that all three jurisdictions of government unanimously agree. In other words, it is an implied veto. Does that not mean that in those circumstances it is less likely to happen? Does that not create a bit of a logjam that might get in the way of something?

First, I need to understand more clearly than I do what the exemption of a listed activity would be and why.

Mr. Bailey: To give you an example, the regulation that would work with clauses 47 and 48 would require something like timber cutting, which would be an activity that could be caught as a project. Exempt from assessment would be a timber-cutting project of less than 500 cubic metres.

procédure est la même pour une province ou un territoire. Rappelez-vous le débat que nous avons eu il y a un certain nombre d'années en Alberta au sujet du barrage de la rivière Old Man. Vous en rappelez-vous?

Le sénateur Spivak: Je m'en rappelle très bien.

M. Nault: Il y a eu un grand débat sur les compétences respectives du fédéral et de la province. Il arrive parfois qu'on se retrouve plongé dans un tel débat. Je suppose qu'aucun processus n'est parfait, mais l'intention du législateur, en l'occurrence, c'est que l'immense majorité des projets seront visés par le projet de loi C-2, dont vous êtes saisis.

Le sénateur Spivak: Je devrai examiner plus attentivement le projet de loi. Je ne m'inquiète pas particulièrement du fait que tout cela se passe au Yukon, où il y a actuellement dévolution. Ce qui m'inquiète, ce sont les exclusions, c'est-à-dire les cas où la LCEE ne s'appliquera pas, alors qu'en fin de compte, les gouvernements fédéral et provinciaux partagent les compétences sur l'environnement. Ce n'est pas du tout précisé, quoique ça l'est peut-être dans le cadre de certains pouvoirs qui existent déjà au gouvernement fédéral et dans la Loi sur l'évaluation. Cependant, nous avons actuellement un problème en Colombie-Britannique, la province ne tenant aucun compte des règles sur les bassins hydrographiques — d'ailleurs ce n'est pas seulement en Colombie-Britannique — et d'autres règles semblables, et le gouvernement fédéral n'intervient pas. Je crains que cette tendance va s'accroître. Je soulève la question.

M. Cox: Les activités qui déclenchent actuellement des évaluations aux termes de la LCEE sont également visées dans ce projet de loi. Je tiens à être bien clair: cette mesure englobe les déclencheurs territoriaux, si vous voulez, les déclencheurs fédéraux et aussi, en fin de compte, les déclencheurs des Premières nations.

Le président: On donne une liste d'activités qui peuvent être exemptées de l'évaluation aux termes de ce projet de loi. Pouvez-vous nous dire comment, pourquoi et en quel endroit cela pourrait arriver?

Le paragraphe 48(2) du projet de loi stipule que si une activité inscrite sur la liste des exceptions doit faire l'objet d'une évaluation, il est obligatoire que les trois niveaux de gouvernement se mettent d'accord, à l'unanimité. Autrement dit, il y a un droit de veto implicite. Cela ne veut-il pas dire que, dans un tel cas, il est moins probable que l'évaluation ait lieu? Cela ne crée-t-il pas un obstacle qui peut bloquer une intervention?

Premièrement, je dois comprendre plus clairement en quoi consisterait une activité qui ferait l'objet d'une exception et pourquoi cette activité serait exceptée.

M. Bailey: Pour vous donner un exemple, le règlement qui accompagnerait les articles 47 et 48 exigerait l'évaluation d'une activité comme l'abattage d'arbres pour l'exploitation forestière. Une exception serait par contre prévue pour un projet d'abattage d'arbres de moins de 500 mètres cubes.

If you were applying to cut 400 cubic metres of timber, you would be exempt from this process. You would just go and get your permit. It would not be subject to an assessment under this process. There tend to be thresholds below which there is generally considered not to be much concern for potential environmental or socio-economic impact.

The Chairman: Would these be very small projects?

Mr. Bailey: That is correct. Again, we based many of those thresholds on current thresholds that are included in the Canadian Environmental Assessment Act and its application. We are essentially maintaining that same standard of which sorts of activities are caught and which are exempt.

With respect to the declaration provisions, if that same applicant who wanted to cut 400 cubic metres of timber went in for his or her application to the Yukon government and there were concerns because the application was in a sensitive area, such as a caribou calving area, the territorial government could declare or elevate that activity to the level where an assessment would be required, because of the special circumstances involving it being in a sensitive area. Again, they are guided in when they would make that sort of declaration. The circumstances would involve something that is proposed in a sensitive area or where there might be some cumulative effects. If there were a large number of 200-cubic-metre proposals in one area, the territorial government might be concerned about the cumulative effect.

If a small, 400-cubic-metre proposal cut across a First Nations boundary and a Yukon boundary, before the proposal could be elevated to a level where it would require assessment, there would have to be agreement that they both felt it warranted being elevated to that level.

If one of them did not agree, then it would not be elevated to a project, the permit could just be issued and the proponent could go ahead with the activity.

Therefore, if there is disagreement, it will not stymie development or stymie the issuance of permits. What would stymie it would be to elevate it, requiring that that smaller activity would require an assessment.

I hope that was clear.

The Chairman: It is clear. It also leads to a concern. If I were cutting timber and wanted to avoid an assessment, suppose that rather than saying I want to cut 5,000 cubic metres of timber I say that I will cut 10 lots of 500 cubic metres of timber. If one of the three levels demurs from the requirement that that aggregate undertaking be assessed, then it would not be assessed.

I am not looking for a bogeyman under the bed here. I am sure there is a provision somewhere where the minister could just step in and say that that will not happen.

Si quelqu'un propose un projet d'abattage de 400 mètres cubes de bois, il pourrait obtenir une exception. Il lui suffirait alors d'obtenir un permis d'exploitation. Il ne serait pas assujéti à l'évaluation en application de ce processus. En deçà de certains seuils, on considère généralement que le potentiel d'effet négatif sur l'environnement ou la vie socio-économique n'est pas très préoccupant.

Le président: Il s'agirait donc de très petits projets?

M. Bailey: C'est bien cela. Pour fixer bon nombre de ces seuils, nous nous sommes fondés sur les seuils actuellement prévus dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et son règlement d'application. Nous maintenons essentiellement les mêmes critères quant aux activités qui sont visées et celles qui sont exceptées.

Pour ce qui est des dispositions sur la déclaration, si ce même promoteur qui voulait couper 400 mètres cubes de bois présentait sa demande au gouvernement du Yukon, et si le projet suscitait des préoccupations parce que les arbres que l'on propose de couper se trouvent à un endroit sensible, par exemple une aire de mise-bas du caribou, le gouvernement territorial pourrait, au moyen d'une déclaration, élever cette activité à un niveau où l'évaluation deviendrait obligatoire, à cause de circonstances spéciales, à savoir le lieu sensible. Encore une fois, des lignes directrices orientent l'application d'une telle déclaration. Il faut que le projet proposé se situe dans un endroit sensible ou qu'il y ait des effets cumulatifs. Si l'on propose plusieurs projets de 200 mètres cubes chacun dans le même secteur, le gouvernement territorial pourrait s'inquiéter de l'effet cumulatif.

Si un petit projet de 400 mètres cubes s'étendait de part et d'autre de la frontière entre le territoire d'une Première nation et le territoire du Yukon, pour que le projet soit élevé à un niveau où l'évaluation deviendrait obligatoire, il faudrait que les deux autorités se mettent d'accord et estiment toutes les deux qu'il est justifié de procéder de la sorte.

Si l'une des deux n'est pas d'accord, le projet ne serait pas assujéti à la loi, il suffirait alors d'octroyer le permis et le promoteur pourrait aller de l'avant.

Par conséquent, en cas de désaccord, cela ne va pas faire obstacle au développement ou à l'octroi de permis. Ce qui pourrait y faire obstacle, ce serait au contraire d'élever le niveau des projets de manière qu'une activité restreinte doive obligatoirement faire l'objet d'une évaluation.

J'espère que c'est clair.

Le président: C'est clair, mais cela suscite aussi une inquiétude. Si je voulais couper du bois mais que je voulais éviter de subir une évaluation, au lieu de dire que je veux couper 5 000 mètres cubes de bois, je pourrais dire que je vais couper dix lots distincts de 500 mètres cubes de bois chacun. Il suffirait qu'un seul des trois niveaux de gouvernement juge bon de ne pas procéder à l'évaluation de l'effet cumulatif pour que j'évite toute évaluation.

Je ne cherche pas la petite bête. Je suis certain qu'il y a quelque part une disposition permettant au ministre d'intervenir tout simplement et de décréter que les choses ne se passeront pas comme ça.

Mr. Nault: It is even simpler than that. At present, in Yukon we are working on a forestry land-use planning process that will end up with a land-use process being very similar to what the provincial governments have now, which in essence will not allow for an individual to come in — unless it is a individual person and not a company. Companies will have to apply through the regular forestry regulation that we are working on now and that we have been involved in for the last year and a half, which Yukon will present itself, so that we can protect our forest and these events cannot happen.

What we are referring to is an individual who can get a permit, not a company itself. That company will have to follow the stricter application of the forestry management structure that we have in place.

Senator Christensen: Thank you, Mr. Minister, for being here. Many of my questions — and I have a number of them — are to help lay a base both for the senators here and for questions that I know we will be asked and issues that will be coming forward to us as we hear different witnesses before us on this particular bill.

First, I submitted two presentations — one from the Yukon Chamber of Mines and one from the Yukon Placer Mining Association — that raised a number of questions. Were you able to answer those?

Mr. Nault: I have not seen them yet.

Senator Christensen: I would ask that, when you do see them, the answers be filed with the committee.

Mr. Nault: Yes, I can do that for you.

Senator Christensen: Could you or your staff lay out the three levels of the assessment process that the board will be dealing with? There are six different regions within the Yukon, and I know people have concerns about why they are in these regions, why there are not more or less of them, et cetera. Briefly, could you tell us about the three levels of assessment that a proponent would go to if they were looking for licensing on a project?

Mr. Bailey: The three levels begin at the lowest level, with a designated office evaluation. Those offices will be in communities around the territory, in the six regions that you mentioned. They are expected to deal with the vast majority of projects, which are generally the smaller, more routine projects in an area. Those assessments will be done at a local level by staff in those communities; and again, they will tend to be the more straightforward assessments.

The second level of assessment is called, in the draft legislation, an executive committee screening. The executive committee is a small portion of the board that conducts assessments on bigger projects. For example, a hardrock mine would come directly to the board, and would be screened initially by that executive

M. Nault: C'est encore plus simple que cela. À l'heure actuelle, au Yukon, nous travaillons à un processus de planification de l'utilisation des sols pour l'exploitation forestière qui débouchera sur la mise en place d'un processus très semblable à celui qui est actuellement appliqué par les gouvernements provinciaux; essentiellement, on ne permettra pas à un particulier d'intervenir — enfin, un particulier, oui, mais pas une compagnie. Les compagnies devront présenter une demande et l'on appliquera la réglementation ordinaire sur l'exploitation forestière, réglementation à laquelle nous travaillons en ce moment et depuis un an et demi, et que le Yukon présentera lui-même, afin de pouvoir protéger nos forêts et d'éviter des situations comme celle que vous évoquez.

Par conséquent, un particulier pourra obtenir un permis, mais pas une compagnie. La compagnie devra suivre la procédure de demande rigoureuse mise en place dans le cadre de la structure de gestion forestière.

Le sénateur Christensen: Merci, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer. Bon nombre de mes questions, et j'en ai beaucoup, visent à débayer le terrain à la fois pour les sénateurs ici présents et dans l'optique des questions qui, je le sais, nous seront posées et des dossiers qui nous seront présentés à mesure que nous entendrons différents témoins sur ce projet de loi.

Premièrement, j'ai remis deux exposés, l'un de la Yukon Chamber of Mines et l'autre de la Yukon Placer Mining Association, dans lesquels on pose un certain nombre de questions. Avez-vous été en mesure d'y répondre?

M. Nault: Je ne les ai pas encore vus.

Le sénateur Christensen: Je vous demanderais, quand vous en aurez pris connaissance, de faire parvenir les réponses au comité.

M. Nault: Oui, je peux faire cela pour vous.

Le sénateur Christensen: Est-ce que vous pourriez, vous-même ou vos collaborateurs, préciser les trois niveaux du processus d'évaluation que l'Office sera chargé d'appliquer? Il y a six régions différentes au Yukon, et je sais que des gens se demandent pourquoi ils se trouvent dans telle ou telle région, pourquoi il n'y en a pas plus ou moins, et cetera. Brièvement, pourriez-vous nous parler des trois niveaux d'évaluation auxquels un promoteur serait assujéti pour l'obtention d'un permis relativement à un projet?

M. Bailey: Les trois niveaux commencent, au niveau le plus bas, par un examen effectué par le bureau désigné. Ces bureaux seront situés dans des localités disséminées sur l'ensemble du territoire, dans les six régions que vous avez mentionnées. On s'attend à ce que ces bureaux s'occupent de la grande majorité des projets, qui sont généralement des projets locaux de petite envergure. Ces évaluations seront faites au niveau local par du personnel des localités visées; et je répète que ces évaluations seront les plus simples.

Le deuxième niveau d'évaluation s'appelle, dans le projet de loi, une pré-étude par le comité de direction. Le comité de direction est une petite partie de l'Office qui effectue l'évaluation des grands projets. Par exemple, l'Office serait directement saisi d'un projet de mines en roche dure, et le comité de direction en

committee. They would either, if they felt they could, generate some recommendations from that higher-level assessment or create a panel to look at it in more detail.

I just referred to the third type of assessment — the panel review — which is the most complex one. It would involve hearings and witnesses and so on, and be a much more detailed process.

Senator Christensen: Would it be the panel review that would trigger a CEAA assessment?

Mr. Bailey: It would not necessarily trigger one. If a decision is made to hold a panel, if there is a transboundary element to the project, the executive committee is required to either ask the Minister of Environment if he or she would like to enter into a joint arrangement or refer the whole project to the Minister of the Environment to deal with under the CEAA.

The reason we have that communication is that the objective was to make sure that any project, if it is all or partly in the Yukon, would be subject to only one panel review process. Therefore, we have a number of these potential joint arrangements.

Senator Christensen: There seems to be some concern in the development community about the capacity problem — that the board may not be able to meet the workload that is coming before it. Could you outline what you see as the administration of that board? For both the main board and its offices in six regions, what sort of technical staff are we looking at to create and manage this process?

Mr. Nault: I will give you the general sense of how we are proposing to proceed, and then I can give you more specifics. What we have been doing — and what we consider that we will continue to do — is putting together our understanding of what the work plan potentially will be for that particular year, and the costs associated around it. We have enough experience now that we know what it costs to do certain panels in the territories and in the provinces. Then we put together the cost estimate and the budget, and we submit the budget to the board. The board then has a secretariat, and it goes from there.

We will learn from experience, I guess. Where we first set up those boards in the Northwest Territories, for example, I do not think that anyone contemplated the magnitude of work and the costs associated with it today, versus when the boards were set up under land claim agreements.

I say that to indicate that the government will be looking at the budgets on a yearly basis, with the objective of having those boards operate efficiently, with the capacity to do their job properly. We do not know that at the start; it depends on the projects. To put it in context, if we were to build a pipeline, that would be a very different process and, potentially, this board could have a role to play. Even though it may be considered to be

ferait une pré-étude. Le comité de direction aurait alors le choix; il pourrait formuler des recommandations à partir de cette première étude, ou bien créer un comité restreint chargé de faire une étude plus détaillée.

Je viens d'évoquer le troisième type d'évaluation, effectué par les comités restreints, qui est la plus complexe. Il y aurait alors des audiences et des témoins, et cetera, dans le cadre d'un processus beaucoup plus étoffé.

Le sénateur Christensen: Est-ce que c'est l'étude par un comité restreint qui déclencherait une évaluation aux termes de la LCEE?

M. Bailey: Cela ne déclencherait pas nécessairement une telle évaluation. Si la décision est prise de créer un comité restreint, si le projet comporte un élément transfrontalier, le comité de direction est tenu ou bien de demander au ministre de l'Environnement s'il aimerait conclure une entente conjointe, ou bien confier tout le projet au ministre de l'Environnement pour qu'il applique le processus de la LCEE.

La raison de cette communication est que l'objectif était de s'assurer que tout projet, qu'il soit situé entièrement ou en partie au Yukon, serait assujéti à un seul processus d'étude par les comités restreints. Nous avons donc prévu un certain nombre d'arrangements conjoints.

Le sénateur Christensen: Il semble y avoir des préoccupations dans le milieu des promoteurs quant à un éventuel problème de capacité, c'est-à-dire que l'Office ne serait peut-être pas en mesure d'assumer sa charge de travail. Pourriez-vous nous exposer brièvement comment vous envisagez l'administration de cet Office? À la fois pour le bureau principal et les bureaux de l'Office dans les six régions, quels effectifs techniques envisage-t-on pour créer et administrer ce processus?

M. Nault: Je vais vous donner une idée générale de la façon dont nous proposons de procéder, après quoi je pourrai vous donner des détails. Ce que nous avons fait et que nous continuerons de faire, c'est d'élaborer un plan de travail potentiel pour une année donnée, avec le coût afférent. Nous avons assez d'expérience pour savoir combien il en coûte pour créer des comités restreints dans les territoires et dans les provinces. Nous avons donc fait une estimation des coûts et établi un budget, que nous avons présenté à l'Office. L'Office crée ensuite un secrétariat qui s'occupe du reste.

Je suppose que nous apprenons tous à mesure que nous prenons de l'expérience. Quand nous avons créé de tels offices pour la première fois dans les Territoires du Nord-Ouest, par exemple, je pense que personne n'avait prévu l'ampleur de la tâche telle qu'elle est aujourd'hui, et des coûts qui y sont associés, quand ces offices ont été créés aux termes des accords de revendications territoriales.

Je dis cela pour faire comprendre que le gouvernement examinera le budget annuellement, l'objectif étant que ces offices fonctionnent efficacement, avec la capacité voulue pour bien faire leur travail. Nous ne savons pas ce qu'il en est au début; tout dépendra des projets. Si par exemple nous devons construire un pipeline, ce serait un processus très différent et cet office pourrait avoir un rôle à jouer. Même si l'on considérait que cela

the National Energy Board and CEAA, there may be some interest in them working collectively and collaboratively. I know a lot of technical work will be done on what we think it will cost, but I do not think we can precisely predict that from day to day or year to year.

Senator Christensen: You mentioned a similar board that was set up and has been operating in the Northwest Territories. I know that there were problems with that. Have those problems been reflected and weeded out in looking at this piece of legislation?

Mr. Nault: I would like to think so. However, I think that is why senators like yourself and others will help us to ensure that we have the capacity and the financial resources. For example, just last year, we started to increase the honorariums for board members, because they were so low in the North that nobody wanted to be on the board. You lost money if you worked for them, even on a part-time basis, because of the standard of living and the cost of living in the North. We changed that last year so that we could be competitive with other agencies across the nation. That cost was a little over \$2.5 million, I think, to the federal government for the boards.

That is a small example of why it is not easy to answer that question for you, until we get some experience down the road. We do have some understanding of where we want to proceed.

Let me get Mr. Bailey to give you a sense of what is going on behind the scenes. There are some triggers, as you know, with this bill. We expect that you will pass it in the not-too-distant future, so we will have to move fairly quickly after that.

Mr. Bailey: To say a couple of things about capacity, there has been quite a bit of work done over the past three years on implementation of this legislation when it is passed. A good part of that has been trying to estimate work levels — what sort of technical expertise is needed to handle the expected workload. The work level has been estimated through historical records — looking at busy years for development in the territories and then trying to estimate what the workload would be and how many people would be required in terms of professional assessment officers in the various community designated offices.

The budgeting that has been done thus far is to provide adequate staffing in all those offices, to handle the expected workload, building in some flexibility to move resources and people around if the workload changes. Similarly, the board is expected to have strong technical support, in terms of assessment and perhaps in some specialized areas like mining, engineering, water and so on. These people would be appended to the board, and also available to those satellite offices on a case-by-case basis. That is how it is being developed now, in terms of budgeting and planning for the implementation.

relève de l'Office national de l'énergie et de la LCEE, les autorités compétentes pourraient être intéressées à travailler collectivement et en collaboration. Je sais qu'il reste beaucoup de détails techniques à régler quant au coût éventuels, mais je ne pense pas qu'on puisse le prédire avec précision au jour le jour ou même d'une année à l'autre.

Le sénateur Christensen: Vous avez dit qu'un office semblable a été créé et fonctionne actuellement dans les Territoires du Nord-Ouest. Je sais qu'il y a eu des problèmes. A-t-on pris en compte ces problèmes pour les évacuer au départ en élaborant ce projet de loi?

M. Nault: J'ose le croire. Je pense toutefois que c'est justement la raison pour laquelle des sénateurs comme vous-mêmes et d'autres intervenants nous aideront à faire en sorte que nous ayons la capacité et les ressources financières voulues. Par exemple, nous avons commencé l'année dernière à augmenter les honoraires des membres de l'Office, parce qu'ils étaient tellement bas dans le Nord que personne ne voulait siéger à l'Office. On perdait de l'argent à faire ce travail, même à temps partiel, à cause du niveau de vie et du coût de la vie dans le Nord. Nous avons changé cela l'année dernière pour être compétitif par rapport à d'autres organismes ailleurs au Canada. Sauf erreur, les offices ont coûté un peu plus de 2,5 millions de dollars au gouvernement fédéral.

Ce n'est qu'un petit exemple qui montre pourquoi ce n'est pas facile de répondre à cette question, tant que nous n'aurons pas acquis un peu d'expérience. Nous avons quand même une bonne idée de ce qui nous attend.

Je vais demander à M. Bailey de vous donner une idée de ce qui se passe à l'arrière-plan. Comme vous le savez, ce projet de loi prévoit des seuils de déclenchement. Nous escomptons que vous l'adopterez dans un avenir pas trop éloigné et nous devons donc passer à l'action assez rapidement à ce moment-là.

M. Bailey: Au sujet de la capacité, en quelques mots, on a fait pas mal de travail depuis trois ans pour préparer la mise en oeuvre de cette loi une fois qu'elle sera adoptée. Nous avons notamment tenté de faire une estimation de la charge de travail, de l'expertise technique qui sera nécessaire pour assumer la charge de travail prévue. Cette estimation a été faite d'après le bilan historique, en tenant compte des années de pointe pour le développement dans les territoires, et nous avons tenté à partir de là de faire une estimation de la charge de travail et du nombre de professionnels de l'évaluation qui seraient nécessaires dans les divers bureaux désignés.

Jusqu'à maintenant, on a prévu un budget suffisant pour doter tous ces bureaux d'un personnel adéquat, pour assumer la charge de travail prévue, en prévoyant une certaine souplesse pour déplacer les ressources et les gens advenant des fluctuations de la charge de travail. De même, on s'attend à ce que l'Office soit doté d'un appui technique solide, en terme d'évaluation et peut-être dans certains domaines spécialisés comme les mines, le génie, l'eau, et cetera. Ces personnes seraient à la disposition de l'Office et aussi des bureaux satellites, en fonction des besoins. Voilà ce qu'on envisage actuellement, en termes de budget et de planification de la mise en oeuvre.

Senator Christensen: What jurisdiction does the board have now over existing projects? Can it recommend changes? Can it cancel projects that were underway prior to this legislation coming into effect?

Mr. Bailey: The board cannot cancel anything. The board would only have jurisdiction over an existing project if such a request were made by the government responsible for the project. For example, if there were a mine that was under federal jurisdiction, the federal government might make a request that there be an assessment of that project.

Senator Christensen: That would trigger it?

Mr. Bailey: It has to be requested. It is not something the board would do on its own.

Senator Christensen: The Yukon First Nation has not yet signed their agreement. What protection is there, in this proposed legislation, for those First Nations, of lands that have been set aside and are part of their negotiating process? What protection do they have in this act for their lands?

Mr. Bailey: Prior to their claims being settled, this process allows them more involvement in any assessment of activities within their area. In addition to that, if there is a government authorization involved within a traditional territory, let us say the Nisga'a as an example, that government is required to consult before it issues its decision in response to recommendations. They have extra protection in that they have consultation prior to a government even issuing a decision document under this process, let alone issuing a permit for timber cutting, mining or whatever.

In terms of the interim protections for those lands that have interim protection currently, that remains through the withdrawal orders that have been issued for those potential lands. This process has no effect on those. With respect to a regulator or a government issuing permits, there are certain areas where they would be unable to issue permits regardless of the results of assessment because of those withdrawal orders that would not provide for it.

Senator Christensen: Those withdrawal areas are still under the jurisdiction of the Government of Canada?

Mr. Bailey: They have been withdrawn through Order in Council, yes.

Senator Christensen: If there were any project proposed in those areas, they cannot proceed until that settlement is made.

What input did Yukon First Nations, who do not recognize the UFA in the development of this bill, have in the process of negotiating the final conditions of this bill?

Mr. Bailey: As the minister mentioned, we did work on that collaboratively primarily with the Council of Yukon First Nations. All of the drafts of this bill that we provide to the Yukon Council of First Nations to review were also provided to

Le sénateur Christensen: Quelle est la compétence actuelle de l'Office sur les projets existants? Peut-il recommander des changements? Peut-il annuler des projets qui étaient déjà en cours avant l'entrée en vigueur de cette mesure législative?

M. Bailey: L'Office ne peut pas annuler quoi que ce soit. L'Office aurait compétence sur un projet existant seulement si le gouvernement responsable du projet en faisait la demande. Par exemple, dans le cas d'une mine relevant des autorités fédérales, le gouvernement fédéral pourrait demander qu'on fasse une évaluation de ce projet.

Le sénateur Christensen: Cela déclencherait l'évaluation?

M. Bailey: Il faut qu'on en fasse la demande. L'Office ne déciderait pas de le faire de son propre chef.

Le sénateur Christensen: La Première nation du Yukon n'a pas encore signé son entente. Quelle protection est prévue dans ce projet de loi pour ces Premières nations, pour les terres qui ont été mises de côté et qui sont visées par le processus de négociation? Quelle protection est prévue dans cette loi pour leurs terres?

M. Bailey: Avant que leurs revendications ne soient réglées, ce processus leur permet de participer davantage à toute évaluation d'activités se déroulant dans leur secteur. De plus, si une autorisation gouvernementale est accordée et vise un territoire ancestral, disons par exemple le territoire des Nisga'a, le gouvernement est tenu de consulter avant de rendre sa décision en réponse aux recommandations. Ils ont donc une protection supplémentaire en ce sens qu'ils doivent être consultés avant même que le gouvernement puisse publier un document de décision aux termes de ce processus, sans même parler de délivrer un permis d'exploitation forestière ou minière ou quoi que ce soit.

Quant à la protection intérimaire des territoires qui sont actuellement visés par une protection provisoire, elle demeure en place en raison des ordonnances de mise de côté qui ont été émises relativement à ces territoires potentiels. Le processus envisagé n'a aucune incidence là-dessus. Quant à un permis délivré par un organisme de réglementation ou un gouvernement, il serait impossible d'émettre de tels permis dans certains secteurs, peu importe les résultats de l'évaluation, à cause des ordonnances de mise de côté qui l'interdisent.

Le sénateur Christensen: Les secteurs qui ont ainsi été mis de côté relèvent toujours du gouvernement du Canada?

M. Bailey: Ils ont été mis de côté par un décret du conseil, oui.

Le sénateur Christensen: Si des projets étaient proposés dans ces secteurs, on ne pourrait les mettre à exécution avant la conclusion d'une entente de règlement.

Les Premières nations du Yukon, qui ne reconnaissent pas l'UFA dans l'élaboration de ce projet de loi, auront-elles leur mot à dire dans le processus de négociation des conditions définitives de ce projet de loi?

M. Bailey: Comme le ministre l'a dit, nous avons travaillé à ce dossier en collaboration, essentiellement avec le Conseil des Premières nations du Yukon. Toutes les ébauches de ce projet de loi que nous avons remises à titre d'information au Conseil des

those First Nations that the council does not represent. We offer, and have had, a number of bilateral discussions with the two Kaska First Nations, Laird River and Ross River, and also, the Kwanlin Dun Nahani in Whitehorse. The Kwanlin Dun wrote to us.

The chief said that the CYFM would represent them on this file, and they withdraw that authority later. We then began bilateral discussions with them. They received the same number of drafts and the same opportunities for comment as all other First Nations in the territory.

Having said that, I will tell you that they did not avail themselves of those opportunities as often as the Council of Yukon First Nations, but they were provided with the same number of opportunities to review drafts of the bill and provide comments.

Senator Christensen: The opportunity was there; whether they took it was their decision, correct?

Mr. Bailey: That is right.

Senator Christensen: There has also been criticism from municipalities and First Nations that live outside Yukon but that have lands within Yukon, such as the Tetlin Gwitch'in and the McKenzie. They feel they should have a seat on that board. Can you comment on that?

Mr. Nault: It is our position that the territorial government represents the municipalities. Therefore, the seats on the board will be for the territory, Yukon First Nations and us, of course, as developing the strategy. This is similar to legislation across the country, provincially or otherwise. Municipalities are a creation of territorial or provincial legislation, and they are represented by that government of the day.

Obviously, there is always an issue of overlap of land claims of First Nations that have traditional territory that is part of the Yukon, but the population lives in another jurisdiction. It has always been the position that they are represented in some fashion within their own territory on these boards but still can make presentation to the boards. That is how we present it.

Senator Christensen: If there were a project on those lands over which they have jurisdiction, they would be the body that would have to make the decision on whether that project went ahead. Is that not correct?

Mr. Nault: Could you give us a precise example?

Senator Christensen: The Tetlin Gwitch'in in the Mackenzie Valley Delta manage lands in the Yukon. If there were a project on that land, would they be the governing body that would make that decision. Is that correct?

Premières nations du Yukon ont également été remises aux Premières nations que le conseil ne représente pas. Nous offrons, et nous avons eu un certain nombre de discussions bilatérales avec les deux Premières nations Kaska, celle de Laird River et de Ross River, et aussi avec les Kwanlin Dun Nahani de Whitehorse. Les Kwanlin Dun nous ont écrit.

Le chef a dit que le Conseil des Premières nations du Yukon les représenterait dans ce dossier et ils ont retiré par la suite cette procuration. Nous avons alors amorcé des discussions bilatérales avec eux. Ils ont reçu le même nombre d'ébauches et ont eu les mêmes possibilités de faire connaître leurs points de vue que toutes les autres Premières nations du territoire.

Cela dit, je dois vous dire qu'ils ne se sont pas tous prévalus de ces possibilités aussi souvent que le Conseil des Premières nations du Yukon, mais on leur a donné à tous les mêmes possibilités de prendre connaissance des ébauches du projet de loi et de faire connaître leurs points de vue.

Le sénateur Christensen: On leur a donné la possibilité; quant à savoir s'ils en ont profité, c'était à eux d'en décider, n'est-ce pas?

M. Bailey: Exactement.

Le sénateur Christensen: Il y a également eu des critiques de la part des municipalités et des Premières nations qui habitent à l'extérieur du Yukon, mais qui ont des territoires au Yukon, notamment les Tetlin Gwitch'in et les McKenzie. Ces gens-là estiment qu'ils devraient avoir un représentant à l'Office. Qu'avez-vous à dire là-dessus?

M. Nault: Notre position est que le gouvernement territorial représente les municipalités. Par conséquent, les sièges à l'Office seront réservés aux territoires, aux Premières nations du Yukon et à nous, bien sûr, à titre d'auteurs de la stratégie. C'est semblable à toutes les lois adoptées au Canada, dans les provinces, et cetera. Les municipalités sont créées par des lois territoriales ou provinciales et elles sont donc représentées par le gouvernement en place.

Évidemment, il y a toujours une question de chevauchement des revendications territoriales des Premières nations qui ont un territoire ancestral situé en partie au Yukon, mais dont la population habite en dehors du territoire. Notre position a toujours été qu'ils sont représentés d'une manière ou d'une autre par leur propre territoire et qu'ils peuvent toujours faire des démarches auprès des offices. C'est ainsi que nous voyons les choses.

Le sénateur Christensen: S'il y avait un projet sur lequel ils avaient compétence, c'est cet organisme qui serait chargé de rendre la décision et de donner le feu vert au projet, n'est-ce pas?

M. Nault: Pourriez-vous nous donner un exemple précis?

Le sénateur Christensen: Les Tetlin Gwitch'in du delta du Mackenzie administrent des terres au Yukon. Si l'on prévoyait un projet sur ce territoire, c'est eux qui seraient chargés de rendre la décision, n'est-ce pas?

Mr. Bailey: If it were on their land, they would make the decision. They have fee simple lands in the Yukon. They make the decision.

Mr. Nault: You meant that they have fee simple land?

Senator Christensen: Yes.

Mr. Nault: I thought there was something that I had not known. I thought you were talking about a land claim.

Senator Christensen: No, the fee simple land.

The Chairman: Before you leave that, let me ensure that I understand. In the Peel River area, they have not simply land to which they have rights, but it is fee simple land. That is the case?

Mr. Nault: Yes.

The Chairman: In that case, they would, by definition in the bill, become a decision making body for a project on that land. Is that correct?

Mr. Bailey: If they have something to authorize, such as issuing permits, it would be a decision by them.

Senator Christensen: Draft regulations were circulated during consultation on this bill, and those regulations were criticized as being inconsistent and contradictory and that triggers were set at too low a level in many cases. Will all these concerns be addressed when the final regulations are formulated? It is the regulations that are really scaring many people.

Mr. Nault: When you say that the triggers are too low, have you an example of that so we would know precisely what people mean by that?

Senator Christensen: I do not have an example. However, when reading some of the transcripts and background papers, I noted the criticism that the triggers were too low in different projects. They wanted higher in order to do more without being assessed.

Mr. Bailey: There are two points here that might be helpful.

First, in terms of the regulations and their development, we did have draft contents of what we hoped to be in those regulations out in 1998. We got some feedback then, and some improvements were made.

They went out again in 2001, and we received more suggestions about how we might improve them. It is an ongoing process to try to get those completed. There have been improvements because we share the objective of not having the regulations be ambiguous. We all want them to be clear about what is caught and what is not.

The concerns regarding the thresholds under which activities come in has been raised by the British Columbia and Yukon Chamber of Mines with relation to what are called class 2 mining-land-use regulation permits. Some of the thresholds of activities

M. Bailey: Si le projet était situé sur leur territoire, ils prendraient la décision. Ils possèdent des terres en fief simple au Yukon. C'est eux qui prennent la décision.

M. Nault: Vous vouliez dire qu'ils possèdent des terres en fief simple?

Le sénateur Christensen: Oui.

M. Nault: Je pensais qu'il y avait quelque chose qui m'échappait. Je pensais que vous parliez d'une revendication territoriale.

Le sénateur Christensen: Non, les terres en fief simple.

Le président: Avant de passer à autre chose, je veux être sûr de bien comprendre. Dans la région de Peel River, ils ont des terres sur lesquelles ils possèdent des droits ancestraux, mais en plus ils possèdent ces terres en fief simple. C'est bien cela?

M. Nault: Oui.

Le président: Dans ce cas, ils deviendraient, par définition, d'après le projet de loi, un organisme décisionnaire relativement à un projet situé sur les terres en question. Est-ce exact?

M. Bailey: S'il y a une autorisation à donner, par exemple la délivrance d'un permis, ce serait à eux de prendre la décision.

Le sénateur Christensen: Des ébauches de règlement ont été diffusées pendant les consultations sur ce projet de loi, et ces règlements ont été critiqués; on a dit qu'ils étaient incohérents et contradictoires et que les seuils de déclenchement étaient fixés trop bas dans bien des cas. Aura-t-on dissipé toutes ces préoccupations quand le règlement définitif sera établi? C'est le règlement qui effraie bien des gens.

M. Nault: Quand vous dites que les seuils de déclenchement sont trop bas, pouvez-vous nous en donner un exemple pour que l'on sache ce que les gens veulent dire exactement par là?

Le sénateur Christensen: Je n'ai pas d'exemple. Cependant, en lisant le compte rendu de certaines réunions et des documents d'information, j'ai remarqué que, d'après certaines critiques, les seuils de déclenchement seraient trop bas pour différents projets. On réclame des seuils plus élevés pour pouvoir mener plus de projets sans évaluation.

M. Bailey: Deux précisions pourraient être utiles à ce sujet.

Premièrement, au sujet du règlement et de son élaboration, nous avons en effet diffusé en 1998 des ébauches reflétant ce que nous espérions voir dans ce règlement. Nous avons alors obtenu une certaine rétroaction et des améliorations ont été apportées.

On a recommencé l'opération en 2001 et nous avons reçu de nouvelles suggestions d'améliorations. C'est un processus continu. Des améliorations ont été apportées parce que nous partageons l'objectif, à savoir un règlement qui serait sans équivoque. Nous voulons que tout soit bien clair quant à ce qui est visé et ce qui ne l'est pas.

Les préoccupations relativement aux seuils à partir desquels les activités sont assujetties ont été soulevées par la Chambre des mines de Colombie-Britannique et du Yukon, relativement à ce qu'on appelle des permis d'utilisation des sols à des fins

that need those permits are lower than for a territorial land use permit. They feel that there is some inequity in that they would have to have things assessed whereas someone with a territorial land use permit would not.

They have had some responses and discussion on those points, some of which was with me. Some met with the minister about one year ago. Our understanding, because I have not heard back from them following some correspondence I sent, was that they seem to understand the response and why it was being cast that way. It is only recently that we are hearing that there may be some lingering concerns with those issues.

Senator Christensen: The cost of assessments and the provision of funding for interveners has become an important part of the assessment process, but the proposed legislation is silent on the topic, except where the government asks for a policy type of assessment.

Can you comment on the cost to the proponent? Through the whole bill, there is a lot of silence on what happens to the proponent, who is, after all, the person most affected by this whole thing.

Mr. Bailey: As far as the cost of conducting the assessment, that is a charge on the government. As the minister pointed out earlier, there will be annual budgets submitted by the board on its own behalf and that of the various offices that the minister will consider and approve.

The costs of the assessments will be a charge on government. There will not be a fee, if that is the concern.

Senator Christensen: Will the proponent not be required to provide a fair amount of background information and study on the particular project in his application?

Mr. Bailey: There certainly would be. That is the case now. When is proponent proposes to do something that will be subject to assessment or regulatory consideration, they are asked to provide a fair amount of information, so that a regulator can decide whether or not to issue a permit. A proponent will be required to provide that sort of information, so that assessors can get an idea on whether or not there will be impacts.

Senator Christensen: That would be part of the rules and procedures that the board would draw up in the 18 months before it becomes active, is that correct?

Mr. Bailey: Yes. They will set out the information requirements and what constitutes a complete proposal for a project to be assessed.

Senator Christensen: That process, as I understand it, is public, so there is a lot of input into how the rules and regulations and bylaws of that board are made. Is that correct? Industry and everyone else still have a good kick at the can before those are finalized.

d'exploitation minière de catégorie 2. Certains seuils d'activité pour l'obtention de ces permis sont plus bas que ceux fixés pour l'obtention d'un permis territorial d'utilisation des sols. Les intervenants estiment qu'il y a une certaine injustice en ce sens qu'il leur faudrait faire évaluer leurs projets, tandis que quelqu'un qui aurait un permis territorial n'y serait pas astreint.

Ils ont obtenu des rencontres et des entretiens sur cette question, notamment avec moi. Certains d'entre eux ont rencontré le ministre il y a à peu près un an. Nous n'avons pas entendu parler d'eux depuis que je leur ai envoyé une lettre, mais nous croyons comprendre qu'ils semblent maintenant comprendre pourquoi le système a été établi de cette façon. Ce n'est que récemment que nous avons entendu dire qu'il subsistait peut-être encore des préoccupations sur cette question.

Le sénateur Christensen: Le coût des évaluations et le financement accordé aux intervenants sont devenus un élément important du processus d'évaluation, mais la mesure proposée est muette sur ce point, sauf lorsque le gouvernement demande une évaluation mettant en cause une grande politique.

Pouvez-vous nous parler du coût pour le promoteur? Partout dans le projet de loi, on ne souffle mot de ce qu'il adviendra du promoteur, lequel est, après tout, la personne la plus directement touchée par toute cette affaire.

M. Bailey: Pour ce qui est du coût de l'évaluation elle-même, il est assumé par le gouvernement. Comme le ministre l'a dit tout à l'heure, des budgets annuels seront remis par l'Office en son propre nom et en celui des divers bureaux et le ministre les examinera et les approuvera.

Le coût des évaluations sera à la charge du gouvernement. Il n'y aura pas de frais, si c'est ce qui inquiète les gens.

Le sénateur Christensen: Le promoteur ne sera-t-il pas tenu de fournir dans sa demande passablement d'informations sur son projet?

M. Bailey: Assurément. C'est déjà le cas. Quand un promoteur propose une activité qui sera assujettie à l'évaluation ou à la réglementation, on lui demande de fournir passablement d'informations, pour que l'organisme de réglementation puisse décider s'il y a lieu de délivrer un permis. Un promoteur sera tenu de fournir cette information, pour que les évaluateurs aient une idée des éventuelles répercussions.

Le sénateur Christensen: Tout cela fera partie des règles et procédures que l'Office établira au cours des 18 mois précédant son entrée en fonction, n'est-ce pas?

M. Bailey: Oui. L'Office fixera les exigences en matière d'information et établira ce qui constitue un dossier complet pour qu'un projet puisse être évalué.

Le sénateur Christensen: Ce processus, si je comprends bien, est public, de sorte que beaucoup d'intervenants peuvent participer à l'élaboration des règles et des règlements de l'Office. Est-ce bien cela? Les industriels et tous les autres intervenants auront encore leur mot à dire avant que tout cela soit finalisé.

Mr. Bailey: There is a requirement when they make the rules that they must publish them in the *Gazette* and publish notice of them in a widely distributed periodical, like the *Yukon News* or the *Whitehorse Star*. People would then be aware of them at least 60 days before they are finalized and would be able to have some input. That is the requirement in the bill.

Having been involved in developing rules for the water board, a lot of consultation takes place before you come up with something to finalize. As the minister said in his opening remarks, I think that we can expect that sort of approach by a board that would be nominated or appointed under this process as well.

Senator Christensen: It is important that this be emphasized, so that people realize that this is not the end. There are a lot of areas in which they do still have a lot of input and can effect change.

Those are all my questions.

Mr. Minister, I will have to apologize. My staff has informed me that the questions were answered and did come to my office. I have them and I shall, in fact, file them with the board.

Mr. Nault: I feel much better. I usually am fairly prompt.

The Chairman: Thank you gentlemen, for giving us your time so generously.

I hope you will agree that, if we have questions for you later, as we always do after you leave, you will respond to them by mail. We may invite you back to talk to us again, as we see how it is being implemented.

In the meantime, thank you very much for being with us this morning.

The committee adjourned.

M. Bailey: Les règles doivent obligatoirement être publiées dans la *Gazette* et un avis doit être publié dans un périodique de grande diffusion, comme le *Yukon News* ou le *Whitehorse Star*. Ainsi, les gens seront mis au courant au moins 60 jours avant que le tout soit finalisé et pourront faire connaître leurs points de vue. C'est exigé dans le projet de loi.

Ayant participé à l'élaboration des règles pour l'Office des eaux, je sais que beaucoup de consultations ont lieu avant qu'on aboutisse à quelque chose de définitif. Comme le ministre l'a dit dans son allocution, je pense qu'on peut s'attendre à ce que l'office nommé dans le cadre de ce processus adopte également une approche de ce genre.

Le sénateur Christensen: Il est important d'insister là-dessus, pour que les gens se rendent compte que ceci n'est pas le point final. Ils ont encore beaucoup de possibilités d'intervenir et de provoquer des changements.

Je n'ai pas d'autres questions.

Monsieur le ministre, je dois m'excuser. Mon personnel m'a informée que l'on a répondu aux questions et que les réponses ont été envoyées à mon bureau. Je les ai et je vais d'ailleurs les communiquer à l'office.

M. Nault: Je me sens beaucoup mieux. Je suis habituellement assez rapide.

Le président: Merci, messieurs, d'avoir été aussi généreux de votre temps.

J'espère que vous accepterez, si jamais nous avons des questions à vous poser plus tard, comme nous en avons toujours après votre départ, d'y répondre par courrier. Nous vous inviterons peut-être à revenir vous entretenir avec nous, quand nous verrons comment tout cela est mis en oeuvre.

Dans l'intervalle, je vous remercie beaucoup d'être venus nous rencontrer ce matin.

La séance est levée.

WITNESSES

om Environment Canada:

Mr. Alan Nymark, Deputy Minister;

Ms. Norine Smith, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications.

Bill C-2:

APPEARING

The Honourable Robert D. Nault, P.C., M.P., Minister of Indian Affairs and Northern Development.

WITNESSES

om the Department of Indian Affairs and Northern Development:

Mr. John Bailey, Negotiator, Resource Strategies;

Mr. David Cox, Counsel, Comprehensive Claims and Northern Affairs/Self-Government and Strategic Direction.

TÉMOINS

D'Environnement Canada:

M. Alan Nymark, sous-ministre;

Mme Norine Smith, sous-ministre adjointe, Politiques et communications.

Sur le projet de loi C-2:

COMPARAÎT

L'honorable Robert D. Nault, c.p., député, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

TÉMOINS

Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien:

M. John Bailey, négociateur, Stratégies relatives aux ressources;

M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

Tuesday, April 8, 2003:

APPEARING

The Honourable Herb Dhaliwal, P.C., M.P., Minister of Natural Resources.

WITNESSES

From Natural Resources Canada:

Mr. Howard Brown, Assistant Deputy Minister, Large Industrial Emitters Group;

Mr. Bryan Cook, Director General, CANMET Energy Technology Centre;

Mr. Neil MacLeod, Director General, Office of Energy Efficiency.

From the Climate Change Secretariat:

Mr. David Oulton, Head.

Thursday, April 10, 2003:

On the Implementation of Kyoto:

APPEARING

The Honourable David Anderson, P.C., M.P., Minister of the Environment.

(Continued on previous page)

Le mardi 8 avril 2003:

COMPARAÎT

L'honorable Herb Dhaliwal, c.p., député, ministre des Ressources naturelles.

TÉMOINS

De Ressources naturelles Canada:

M. Howard Brown, sous-ministre adjoint, Groupe des grands émetteurs industriels;

M. Bryan Cook, Centre de la technologie de l'énergie CANMET;

M. Neil MacLeod, directeur général, Office de l'efficacité énergétique.

Du Secrétariat du changement climatique:

M. David Oulton, chef.

Le jeudi 10 avril 2003:

Sur la mise en oeuvre de Kyoto:

COMPARAÎT

L'honorable David Anderson, c.p., député, ministre de l'Environnement.

(Suite à la page précédente)



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:

The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, April 29, 2003
Thursday, May 1, 2003

Issue No. 13

Second and third (final) meetings on:

Bill C-2, An Act to establish a process for assessing
the environmental and socio-economic effects
of certain activities in Yukon

INCLUDING:
THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-2)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:

L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 29 avril 2003
Le jeudi 1^{er} mai 2003

Fascicule n° 13

Deuxième et troisième (dernière) réunions concernant:

Le projet de loi C-2, Loi instaurant un processus
d'évaluation des effets de certaines activités sur
l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon

Y COMPRIS:
LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-2)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES
NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 29, 2003
(23)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:05 p.m. this day, in room 705 Victoria Building, 140 Wellington Street, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Christensen, Cochrane, Finnerty, Kenny, Merchant and Milne (7).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and Monique Hébert, Researcher, Law and Government Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 3, 2003, the committee continued its examination of Bill C-2, An Act to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12, April 8 and 10, 2003.*)

WITNESSES:**AS A PANEL:**

From the Yukon Chamber of Mines:

Mr. Gary Lee, Past President;

Mr. Scott Casselman, Vice President.

From the Klondike Placer Miners' Association:

Ms. Ann Ledwidge, Director.

From the Yukon Chamber of Commerce:

Mr. Rob McIntyre, Treasurer.

AS A PANEL:

From the Kwanlin Dun First Nation:

Mr. Rick O'Brien, Chief;

Mr. Mike Smith, Chief Negotiator.

From the Kaska Nation:

Mr. Hammond Dick, Tribal Chief.

Mr. Lee, Ms Ledwidge and Mr. McIntyre each made a statement. Together all the witnesses answered questions.

At 6:04, the committee suspended its hearing.

At 6:07, the committee resumed its sitting.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 29 avril 2003
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 05, dans la salle 705 de l'édifice Victoria, 140 rue Wellington, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Christensen, Cochrane, Finnerty, Kenny, Merchant et Milne (7).

Également présentes: De la Bibliothèque du Parlement, Lynne Myers, attachée de recherche, Division de la science et de la technologie et Monique Hébert, attachée de recherche, Division du droit et du gouvernement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 3 avril 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans les délibérations du comité, fascicule n° 12, 8 et 10 avril 2003.*)

TÉMOINS:**EN TABLE RONDE**

De la Chambre des mines du Yukon:

M. Gary Lee, ancien président;

M. Scott Casselman, vice-président.

Du Klondike Placer Miners's Association:

Mme Anne Ledwidge, directrice.

De la Chambre de commerce de Yukon:

M. Rob McIntyre, trésorier.

EN TABLE RONDE:

De la Première nation Kwanlin Dun:

M. Rick O'Brien, chef;

M. Mike Smith, négociateur en chef.

De la nation Kaska:

M. Hammond Dick, chef tribal.

M. Lee, Mme Ledwidge et M. McIntyre font chacun une déclaration. Tous les témoins répondent ensemble aux questions.

À 18 h 04, le comité suspend ses travaux.

À 18 h 07, le comité reprend ses travaux.

Mr. O'Brien, Mr. Smith and Mr. Dick each made a statement and as a panel answered questions.

At 6:50 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 1, 2003
(24)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 8:02 a.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Banks, Christensen, Cochrane, Eyton, Finnerty, Kenny, Merchant and Milne (9).

Other senator present: The Honourable Senator Sibbeston (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and Monique Hébert, Researcher, Law and Government Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 3, 2003, the committee continued its examination of Bill C-2, An Act to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12, April 8 and 10, 2003.*)

WITNESSES:

From the Council of Yukon First Nations:

Mr. Ed Schultz, Grand Chief;

Mr. Stephen Mills, Chief Negotiator.

From the Department of Indian Affairs and Northern Development:

Mr. David Cox, Counsel, Comprehensive Claims and Northern Affairs/Self-Government and Strategic Direction;

Mr. John Bailey, Negotiator, Resource Strategies.

Grand Chief Ed Schultz and Mr. Stephen Mills each made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Kenny moved, — That the Chair send a letter to Internal Economy informing them of the concerns of the committee about the opportunities to televise the hearings of the committee and the concerns about the scheduling of Senate committee meetings by CPAC.

The question being put on the motion, — It was agreed.

At 9:50 a.m., the committee suspended its sitting.

M. O'Brien, M. Smith et M. Dick font chacun une déclaration et répondent ensemble aux questions.

À 18 h 50, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 1^{er} mai 2003
(24)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 02, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable sénateur Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Baker, c.p., Banks, Christensen, Cochrane, Eyton, Finnerty, Kenny, Merchant et Milne (9).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Sibbeston (1).

Également présentes: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie, et Monique Hébert, attachée de recherche, Division du droit et du gouvernement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 3 avril 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité des 8 et 10 avril 2003.*)

TÉMOINS:

Du Conseil des Premières nations du Yukon:

M. Ed Schultz, grand chef;

M. Stephen Mills, négociateur en chef.

Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien:

M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique;

M. John Bailey, négociateur, Stratégies relatives aux ressources.

Le grand chef Schultz et M. Stephen Mills font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que le président envoie une lettre au Bureau de régie interne pour l'informer des préoccupations du comité à propos de la couverture télévisuelle des délibérations de ce dernier et de la programmation relative aux séances des comités sénatoriaux établie par CPAC.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 9 h 50, le comité suspend ses travaux.

At 9:53 a.m., the committee resumed its sitting.

The Honourable Senator Christensen tabled the following documents with the Clerk of the committee: "Extracts from a submission to the House of Commons Standing Committee on Aboriginal Affairs, Northern Development and Natural Resources on Bill C-2, by the Yukon Chamber of Mines" and "Responses to Yukon Chamber of Mines submission to the House of Commons Standing Committee on Aboriginal Affairs, Northern Development and Natural Resources on Bill C-2, by the Department of Indian Affairs and Northern Development". The documents are filed as exhibits 5900-2.37/E1-C-2, 13 "1" and 5900-2.37/E1-C-2, 13 "2".

Mr. David Cox and Mr. John Bailey answered questions.

It was agreed, — That the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-2.

The Honourable Senator Baker moved, — That the committee dispense with clause-by-clause consideration of Bill C-2, to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon.

The question being put on the motion, — It was agreed, on division.

It was agreed, — That this bill be adopted without amendment.

It was agreed, — That the Chair report this bill at the next sitting of the Senate.

The committee received briefs by the following individuals/organizations during the consideration of Bill C-2:

The Honourable Robert D. Nault, Minister of Indian Affairs and Northern Development;

John Bailey, Indian Affairs and Northern Development;

Hammond Dick, Kaska Nations;

Inuvialuit Regional Corporation;

Ann Ledwidge, Klondike Placer Miners' Association;

Gary Lee and Scott Casselman, Yukon Chamber of Mines;

Rob McIntyre, Yukon Chamber of Commerce;

Rick O'Brien and Mike Smith, Kwanlin Dun First Nations;

Ed Schultz and Stephen Mills, Council of Yukon First Nations; and

Wildlife Management Advisory Council (North Slope).

At 10:45 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

À 9 h 53, le comité reprend ses travaux.

L'honorable sénateur Christensen dépose les documents suivants auprès de la greffière du comité: «Extracts from a submission to the House of Commons Standing Committee on Aboriginal Affairs, Northern Development and Natural Resources on Bill C-2, by the Yukon Chamber of Mines» et «Responses to Yukon Chamber of Mines submission to the House of Commons Standing Committee on Aboriginal Affairs, Northern Development and Natural Resources on Bill C-2, by the Department of Indian Affairs and Northern Development». Ces documents portent respectivement les numéros 5900-2.37/E1-C-2, 13 «1» et 5900-2.37/E1-C-2, 13 «2».

MM. David Cox et John Bailey répondent aux questions.

Il est entendu — Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-2.

L'honorable sénateur Baker propose — Que le comité saute l'étude article par article du projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon.

La question, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Il est convenu — Que ce projet de loi soit adopté sans amendements.

Il est convenu — Que le président fasse rapport du projet de loi à la prochaine séance du Sénat.

Le comité reçoit les mémoires des personnes et organisations suivantes, pendant son étude du projet de loi C-2:

L'honorable Robert D. Nault, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien;

John Bailey, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien;

Hammond Dick, Nation Kaska;

Inuvialuit Regional Corporation;

Ann Ledwidge, Klondike Placer Miners' Association;

Gary Lee et Scott Casselman, Yukon Chamber of Mines;

Rob McIntyre, Chambre de commerce du Yukon;

Rick O'Brien et Mike Smith, Première nation Kwanlin Dun;

Ed Schultz et Stephen Mills, Conseil des Premières nations du Yukon; et

Conseil consultatif de la gestion de la faune (versant Nord).

À 10 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, May 1, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-2, An Act to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, April 3, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

TOMMY BANKS

Chair

RAPPORT DU COMITÉLe jeudi 1^{er} mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 3 avril 2003 examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 29, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-2, to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon, met this day at 5:05 p.m.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources continuing on the questions having to do with Bill C-2, which is now before us for study.

Before our witnesses begin, I would like to introduce the members of the committee: Senator Milne, Senator Finnerty, Senator Merchant and Senator Kenny.

Mr. Lee, please proceed.

Mr. Gary Lee, Past President, Yukon Chamber of Mines: It is an honour to be invited to address the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on Bill C-2, the Yukon Environmental and Socio-Economic Assessment Act, known to us in short form as YESAA. Thank you for the opportunity for us to present our views to this committee.

The Yukon Chamber of Mines and the Yukon Prospectors Association represent mining companies, prospectors, geoscientists and service and supply companies involved in the mineral industry.

The Yukon is experiencing an economic crisis. In 2002, the southern Canadian taxpayer paid for 81 per cent of the primary economic generators for the Yukon economy. Only 19 per cent of our economy is driven by non-government sources. Yukoners find that economic position repugnant.

Equally alarming, our census data from 1996 showed a population of 37,766. In 2001, that number dropped to 26,747 people. That is a decrease of almost 7 per cent and it continues to plunge.

With few new private sector jobs, the Yukon is losing an alarming number of young people to other jurisdictions. The loss of our young people is especially felt in our small communities, which are largely First Nation-based. We are losing many of our skilled people. Economically, this is not sustainable.

The aging of the Yukon population is accelerating at a rapid rate. This depopulation of the Yukon is unacceptable and unsustainable for our economy and means ever-greater dependence on southerners.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 29 avril 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon, se réunit aujourd'hui à 17 h 05.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles est réuni pour examiner les questions relatives au projet de loi C-2 dont il est saisi.

Avant de céder la parole à nos témoins, je voudrais présenter les membres du comité: le sénateur Milne, le sénateur Finnerty, le sénateur Merchant et le sénateur Kenny.

Monsieur Lee, vous avez la parole.

M. Gary Lee, ancien président, Chambre des mines du Yukon: C'est un honneur pour moi d'être invité à parler au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles du projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon, que nous appelons plus brièvement la LEESY. Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de présenter notre point de vue au comité.

La Chambre des mines du Yukon et l'Association des prospecteurs du Yukon représentent les sociétés minières, les prospecteurs, les géoscientifiques et les sociétés de services et d'approvisionnement du secteur minier.

Le Yukon connaît une crise économique. En 2002, les contribuables du Sud du Canada ont financé 81 p. 100 des facteurs de production primaire de notre économie. Cela revient à dire que 19 p. 100 seulement de l'économie du Yukon relève de sources non gouvernementales. Les habitants du territoire trouvent cette situation odieuse.

Un autre fait est également alarmant: d'après le recensement de 1996, le Yukon avait une population de 37 766 habitants, qui a chuté à 26 747 en 2001. Cela représente une baisse d'environ 7 p. 100, qui se poursuit encore.

Comme le secteur privé ne crée que peu de nouveaux emplois, le Yukon perd un nombre alarmant de jeunes, qui s'en vont vivre ailleurs. La perte de nos jeunes est particulièrement ressentie dans les petites collectivités, essentiellement autochtones. Nous perdons également beaucoup de nos travailleurs qualifiés. Sur le plan économique, cette situation est intenable.

Le vieillissement de la population du Yukon s'accélère à un rythme rapide. Cette dépopulation du territoire est inacceptable: notre économie n'est plus viable et nous dépendons de plus en plus des habitants du Sud.

I have worked in the bush for 28 years and I am four years away from being 60 years of age. The average age that I work with is between 40 and 50, whereas when I first came to the Yukon I generally worked with young people my age or younger.

Since the famous Klondike gold rush of 1898, mineral exploration and mining has been the mainstay of the private sector economy. However, since the mid-1990s, investment in the mineral exploration industry has dropped rapidly due to confusion and uncertainty in the environmental assessment, regulatory process, and restrictions to land access.

During the Yukon Environmental and Socio-Economic Assessment Act, YESAA, consultation process we were given the proposed project regulations for review. At that time, we brought attention to serious concerns with the project regulations and we requested a review of specific clauses. We were informed that we would have the opportunity to bring these concerns to the House of Commons committee. However, this was not the case. We were only allowed to comment on the act. Thus far, there has been no meaningful consultation on the project regulations. This is the critical issue with us at this time.

Other important concerns in the act are timelines, existing projects, rules of the board, district offices and the five-year review. The Yukon Chamber of Commerce is covering these concerns and we will not repeat them here.

This may be our only opportunity to comment on the project regulations. We have just received notice from the Department of Justice and they expect them to come out this summer. That is why we have zeroed in on this issue for our presentation today.

We will deal with the regulations on a daily basis. The devil is in the details. For example, it is proposed that a mineral exploration camp would be subject to YESAA screening after 150-person-days on a mineral claim. If five persons spend more than one month in a camp, they would be required to have the project screened. This is ridiculous because there is no significant environmental footprint from a small exploration tent camp after 30 days.

If we were to compare this to Ontario and Quebec, you would see that there are no limits to the amount of time spent in a mineral exploration tent camp in these jurisdictions. I should clarify that our presentation is on mineral exploration and prospecting and not on mining. Mining is a different process with many more complicated issues to discuss.

Another issue with permitting for camp locations is the necessity for confidentiality. Under the proposed regulations, explorers may be required to disclose their confidential business to the public prior to securing adequate mineral tenure. In order to attract investment, one must be able to maintain confidentiality.

J'ai travaillé dans la brousse pendant 28 ans. Je ne suis moi-même qu'à quatre ans de l'âge de 60 ans. Mes collègues ont en moyenne entre 40 et 50 ans. Or, à mon arrivée au Yukon, je travaillais généralement avec des gens de mon âge ou plus jeunes que moi.

Depuis la fameuse ruée sur l'or du Klondike de 1898, la prospection et l'exploitation minière constituent les éléments de base du secteur privé au Yukon. Toutefois, depuis le milieu des années 90, les investissements dans le secteur de l'exploration ont rapidement baissé à cause de la confusion et de l'incertitude causées par le processus réglementaire d'évaluation environnementale et par les restrictions sur l'accès aux terrains.

Au cours du processus de consultation portant sur le projet de loi C-2, nous avons eu l'occasion d'examiner le règlement envisagé. Nous avons signalé à ce moment les graves préoccupations que suscitait ce règlement et avons demandé la révision de certaines dispositions. On nous a informés que nous aurions l'occasion de porter nos préoccupations à l'attention du comité de la Chambre des communes. Malheureusement, cela n'a pas été le cas. On nous a seulement permis de présenter des observations sur le projet de loi. Jusqu'ici, il n'y a pas eu de vraies consultations sur le projet de règlement. Pour nous, c'est un problème critique en ce moment.

Nous avons d'autres préoccupations importantes au sujet de la LEESY, notamment en ce qui concerne les délais, les projets existants, les règles de l'Office, les bureaux de district et l'examen quinquennal. Comme la Chambre de commerce du Yukon doit aborder ces points, nous ne les examinerons pas ici.

C'est peut-être la seule occasion que nous aurons de présenter des observations sur le projet de règlement. Nous venons de recevoir un avis du ministère de la Justice, qui s'attend à le publier cet été. Voilà pourquoi nous avons axé notre exposé d'aujourd'hui sur cette question.

Nous aurons à appliquer le règlement sur une base quotidienne. Et, comme chacun le sait, c'est dans les détails qu'on trouve les plus grandes difficultés. Par exemple, il est proposé qu'un camp d'exploration minière soit assujéti à l'examen prévu par la loi après 150 jours-personnes de travail sur une concession. Si cinq personnes passent plus d'un mois dans un camp, le projet doit faire l'objet d'un examen. C'est ridicule, car un petit camp d'exploration ne peut pas sensiblement nuire à l'environnement après 30 jours.

Le Québec et l'Ontario, par exemple, n'ont pas de limite sur le temps passé dans un camp d'exploration. Je précise que nous parlons ici d'exploration et de prospection et non d'exploitation minière. L'exploitation est un processus différent qui nécessite de discuter d'un nombre beaucoup plus important de questions compliquées.

Les camps d'exploration posent un autre problème: la confidentialité est indispensable. Aux termes du règlement envisagé, les prospecteurs pourraient être tenus de divulguer des questions confidentielles avant d'avoir acquis des droits d'exploitation. Si l'on veut pouvoir attirer des investissements, il faut pouvoir garder le secret.

The following are some examples of unreasonable permitting requirements. There are approximately one dozen clauses in the project regulations that we have been trying to amend that must be addressed in order to give us a level playing field with other best practices Canadian jurisdictions.

My colleagues and I have prepared a tremendous amount of research on the rules in other Canadian jurisdictions. We have tried many times in the past to get the bureaucrats to adopt best practices from other successful Canadian jurisdictions. This effort has failed. Now, we request a means by which we can bring this research to the table.

Bureaucrats will not make this decision because it is a political decision. That is why we are emphasizing it before this committee.

The solution to these problems is to make the regulatory process under YESAA workable and to give Yukoners an equal opportunity to compete with other Canadian jurisdictions for investment. Equally important is that the development assessment process, DAP, under the Umbrella Final Agreement was only intended to capture large projects. Without changes it is unaffordable and unworkable for individuals, small business people and small companies.

The people of Yukon look forward to affecting made-in-Yukon solutions to territorial land use issues. The Yukon Chamber of Mines and the Yukon Prospectors Association would like to be involved in formulating the project regulations. Is there any way that you can help us before this becomes a fait accompli in the federal regulatory process?

As a result of a meeting for senators on Friday, May 2 in Whitehorse, Senator Christensen asked us to bring additional material to the table. We have passed out 30 copies of additional information.

The main theme of our research that we did ourselves is Canadian and promotes the idea of equal opportunity to compete with other Canadian jurisdictions. With that in mind, you will see all of the research on this chart. We went to a meeting of prospectors and developers in Toronto where we met with regulatory people from Quebec and Ontario.

We researched their legislation and paid a Toronto consulting firm approximately \$10,000 to have this work done. This is all background information that we brought in response to Senator Christensen's request.

In Yukon, we have mine-land-use regulations, which have gone through the Parliament of Canada. We have taken the correct category from our own legislation, compared it to Ontario and Quebec and made recommendations in the last column. The basic

Voici quelques exemples d'exigences déraisonnables relatives aux permis. Le projet de règlement contient une douzaine de dispositions que nous essayons de faire modifier pour que le Yukon soit sur un pied d'égalité avec les provinces.

Mes collègues et moi avons fait énormément de recherches pour connaître les règlements qui s'appliquent ailleurs au Canada. Nous avons essayé à plusieurs reprises dans le passé d'amener les bureaucrates à adopter les pratiques qui ont réussi le mieux dans les autres provinces et territoires du Canada. Nos efforts n'ont pas abouti. Aujourd'hui, nous voulons qu'on nous permette de montrer les résultats de nos recherches.

Les bureaucrates ne prendront pas ce genre de décisions de nature politique. Voilà pourquoi nous insistons sur ce point devant le comité.

Pour résoudre ces problèmes, il faut que le règlement d'application du projet de loi soit acceptable et donne aux habitants du Yukon des chances égales d'attirer des investissements en concurrence avec les autres provinces et territoires du Canada. Il est également important de se rendre compte que le processus d'évaluation des activités de développement prévu dans l'Accord-cadre définitif ne visait que les grands projets. Sans modification, le règlement imposera un très lourd fardeau financier et administratif aux particuliers et aux petites entreprises.

Les gens du Yukon voudraient pouvoir appliquer des solutions conçues dans le territoire même pour régler les problèmes d'utilisation des terres. La Chambre des mines du Yukon et l'Association des prospecteurs du Yukon demandent à participer à l'élaboration du règlement. Pouvez-vous trouver un moyen de nous aider avant que tout cela se transforme en fait accompli dans le processus réglementaire fédéral?

À la suite d'une réunion de sénateurs le vendredi 2 mai à Whitehorse, le sénateur Christensen nous a demandé de présenter d'autres documents à l'appui de notre point de vue. Nous avons distribué 30 exemplaires de ces renseignements supplémentaires.

Nos recherches se fondent sur des sources canadiennes et visent à favoriser l'idée des chances égales pour l'ensemble des provinces et territoires du Canada. En gardant cela à l'esprit, vous verrez que toute la recherche est représentée dans ce tableau. Nous avons assisté à une réunion de prospecteurs et de promoteurs à Toronto et y avons rencontré des responsables de la réglementation du Québec et de l'Ontario.

Nous avons fait des recherches sur leur législation et avons retenu les services d'un consultant torontois, qui a fait ce travail pour environ 10 000 \$. Voilà toute la documentation que nous avons apportée conformément à la demande du sénateur Christensen.

Au Yukon, nous avons une réglementation régissant l'utilisation des terrains miniers qui a été adoptée par le Parlement du Canada. Nous avons choisi les bonnes catégories tirées de notre législation et les avons comparées à celles de

theme is to give us equal opportunity with best practices in other Canadian jurisdictions.

There are about 17 clauses in our legislation. Of those 17 clauses, we have major concerns with 12. I will not belabour that point.

We have enclosed photocopies of Yukon economy and statistics. The figures are from the mid-1990s. The blue portion shows that 41 per cent were the private sector portion of the economy. Most of that was mineral development. At the bottom, the red indicates that over 81 per cent is now government and the private sector has shrunk. That is the main point in the material that we submitted.

This is the federal government's response to the final report of the Standing Committee on Natural Resources streamlining environmental regulation for mining. The Honourable Anne McLellan tabled the report in March 1997. Much of what we are requesting is part of government policy. We are asking that the Government of Canada follow this policy because we have not seen that happen thus far.

If senators were to ask the bureaucrats if we have been consulted, they would say "yes." However, this is what has actually happened. We did not know when they gave us the package that the regulatory process was going to be streamlined with the act. We realize that there are two separate processes in this case: the legislative and the regulatory processes. It is a tri-party agreement and includes the regulatory process with the act. We did not know that it was going to come into force this summer. We thought that we would go through another process and that is why we brought this material with us today.

We found out from the territorial government and the federal government that the project list and decision body coordination regulations are currently with the legal drafters from the Department of Justice and it is expected that they will be completed in the summer of 2003. We saw this on April 15, 2003, and it came as a complete surprise to us.

We made our issues known during the consultation process. We made it clear that we wanted to be involved in these project regulations. We now find out it is almost a fait accompli.

I draw attention to the House of Commons committee and how this has slipped through the cracks, making it all the more important to have input in front of the Senate. When we presented to the House of Commons committee, this was one of our many issues, but we did not know this was happening.

l'Ontario et du Québec. Nous présentons nos recommandations dans la dernière colonne. Le thème de base est de nous accorder des chances égales par rapport aux autres provinces et territoires du Canada qui ont les pratiques les plus avantageuses.

Notre projet de loi comprend environ 17 dispositions, dont 12 nous causent de graves préoccupations. Je n'insisterai pas sur ce point.

Nous avons inclus des photocopies de documents contenant des renseignements et des statistiques sur l'économie du Yukon. Les chiffres remontent au milieu des années 90. La partie bleue montre que le secteur privé — qui comprend essentiellement la mise en valeur des ressources minières — représente 41 p. 100 de l'économie. En bas, le rouge montre que le secteur public représente maintenant plus de 81 p. 100 et que la part du secteur privé a diminué. C'est la principale conclusion qu'on peut tirer de cette documentation.

Ce document est la réponse du gouvernement fédéral au rapport final du Comité permanent des ressources naturelles sur la rationalisation de la réglementation environnementale du secteur minier. L'honorable Anne McLellan a déposé ce rapport en mars 1997. Beaucoup de ce que nous demandons fait partie de la politique gouvernementale. Nous souhaitons que le gouvernement du Canada applique cette politique, ce qu'à notre avis, il n'a pas fait jusqu'ici.

Si les sénateurs demandaient aux bureaucrates si nous avons été consultés, ils répondraient oui. Toutefois, cela ne s'est pas vraiment produit. Lorsque nous avons reçu la documentation, nous ne savions pas que la réglementation serait modifiée en même temps que la loi. Nous nous rendons compte maintenant qu'il y a deux processus distincts: le législatif et le réglementaire. Il s'agit d'un accord tripartite englobant le processus réglementaire. Nous ne savions pas que ces dispositions entreraient en vigueur cet été. Nous pensions qu'il y aurait un autre processus. C'est la raison pour laquelle nous avons apporté cette documentation aujourd'hui.

Nous avons appris du gouvernement territorial et du gouvernement fédéral que la liste des projets et le règlement sont actuellement entre les mains des rédacteurs juridiques du ministère de la Justice, qui doivent finir leur travail au cours de l'été 2003. Nous l'avons appris, à notre très grande surprise, le 15 avril 2003.

Nous avons fait connaître nos préoccupations au cours du processus de consultation. Nous avons clairement dit que nous voulons participer à l'élaboration des règlements. Nous découvrons aujourd'hui que c'est presque un fait accompli.

J'attire l'attention sur l'étude effectuée par le comité de la Chambre des communes, qui a fait abstraction de tout cela. Il est donc d'autant plus important pour nous de faire connaître notre point de vue au Sénat. Lorsque nous avons présenté un mémoire au comité de la Chambre des communes, cette question figurait parmi beaucoup d'autres, mais nous ne savions pas alors que les choses évolueraient ainsi.

The important thing is that they voted for the regulations to come back to the committee, but the devils in the details. We noticed that when they put it to a vote, we could come and have public consultation. It was voted down.

Therefore, we have not had any consultation on this. I cannot speak for the other business groups or the Kwanlin Dun, but I know consultation has always been a common theme of all the groups. They will be surprised that they have been blind-sided by this as well.

The Chairman: Ms. Ledwidge and Mr. McIntyre, we would like to have as much time as possible for questions. Bearing in mind what we have heard from Mr. Lee, would you tell us anything substantive to add beyond that?

Ms. Ann Ledwidge, Director, Klondike Placer Miners' Association: I have some details that I would like to add.

I am a geologist and consult to Placer Miners' Association. I am from Dawson City, Yukon and appear on behalf of the Klondike Placer Miners' Association. I am here on a voluntary basis because I feel strongly about the issue being discussed here today, and the impact this legislation will have on the viability of the placer mining industry and on our community.

With me is Ms. Christie, the president of the Klondike Placer Miners' Association. We are an organization that represents Yukon placer miners. There are currently about 100 family-owned placer mining businesses. It is one of the largest private sector employers in the Yukon generating about \$50 million for the economy annually.

Placer mining has affected less than one fifth of 1 per cent of the Yukon land base since the 1898 Klondike gold rush. We have repeatedly voiced our concerns with the Yukon Environmental and Socio-Economic Assessment Act from the early stages to the present.

As Mr. Lee said, there has been at best, minimal opportunity for comment and discussion dealing with this proposed legislation. Discussion regarding the regulations has been nonexistent. We have not yet received any response to how our concerns were dealt with or if they were given any consideration at all. We are pleased to be able to present our concerns here today.

We feel that Bill C-2 does not provide a reasonable balance between the environment and the socio-economic goals and because of this it will have serious consequences on our livelihood.

One of our main concerns is that procedural fairness and natural justice must be incorporated in and protected by this legislation. Proponents must have the opportunity to review and comment on interventions. For example, when a placer miner applies for a water license, he or she must have the opportunity to review and respond to any interventions made by other parties in

Le comité de la Chambre a demandé que le règlement lui soit renvoyé pour examen, mais, comme je l'ai dit, ce sont les détails qui suscitent le plus de difficultés. Quand la question a été mise aux voix, nous avons pensé que nous pourrions revenir dans le cadre de consultations publiques, mais le vote a été négatif.

Par conséquent, cette question n'a fait l'objet d'aucune consultation. Je ne peux pas parler au nom d'autres groupes d'affaires ni de la Première nation Kwanlin Dun, mais je sais que tous les groupes s'attendaient à des consultations. Ils seront tout surpris qu'il n'y en ait pas.

Le président: Madame Ledwidge et monsieur McIntyre, nous aimerions disposer du maximum possible de temps pour les questions. Compte tenu de l'exposé de M. Lee, avez-vous quelque chose d'important à ajouter?

Mme Ann Ledwidge, directrice, Klondike Placer Miners' Association: J'aimerais aborder un certain nombre de détails.

Je suis géologue et consultante à la Placer Miners' Association. Je viens de Dawson City, au Yukon, et comparais au nom de la Klondike Placer Miners' Association. Je suis ici sur une base volontaire parce que la question à l'étude me tient beaucoup à cœur et que le projet de loi aura des effets sensibles sur la viabilité du secteur de l'exploitation des placers et sur notre collectivité.

Je suis accompagnée de Mme Christie, présidente de la Klondike Placer Miners' Association. Notre association représente les exploitants de placers du Yukon, qui comprennent actuellement une centaine d'entreprises familiales. Ce secteur, qui est l'un des plus importants employeurs privés du Yukon, rapporte chaque année environ 40 millions de dollars à l'économie territoriale.

Depuis la ruée sur l'or du Klondike en 1898, l'exploitation des placers n'a touché que moins de 0,2 p. 100 des terres du Yukon. Nous avons plusieurs fois exprimé nos préoccupations au sujet du projet de loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon, ou LEESY, depuis les tout premiers stades.

Comme l'a dit M. Lee, les occasions qui nous ont été données de discuter du projet de loi et de formuler des commentaires à son sujet ont été plutôt rares. Le règlement n'a fait l'objet d'aucune discussion. Nous n'avons encore reçu aucune réponse indiquant de quelle façon le gouvernement s'occupera de nos préoccupations. Rien d'ailleurs ne nous dit qu'on en tiendra compte. Nous sommes donc heureux d'avoir l'occasion de présenter notre point de vue ici aujourd'hui.

Nous estimons que le projet de loi C-2 ne parvient pas à établir un équilibre raisonnable entre l'environnement et les objectifs socioéconomiques et a, de ce fait, des conséquences sérieuses sur notre vie.

Nous croyons que le projet de loi doit prendre en considération et protéger l'équité procédurale et la justice naturelle. Les intervenants doivent avoir l'occasion d'examiner les mesures envisagées et de présenter des observations. Par exemple, lorsqu'un exploitant de placer présente une demande relative à une concession d'eau, il devrait avoir l'occasion d'examiner toute

order to clarify, mitigate or refute their claims. YESAA does not ensure that the proponent receives any copies of the letters of intervention. That is a serious flaw that must be rectified.

We do have a workable licensing process for the Yukon placer mine industry through the Yukon Territory water boards, which follow the rules for natural justice and procedural fairness. All information is public, and everyone has a right to be heard in a public forum. This must be maintained within YESAA.

We also have an issue when decision documents from various bodies do not conform. In the case of the placer mining industry, the Yukon Territory Water Board could not issue a licence if the decision document did not conform to the decision document of other departments. There must be a process in place for reconciling different decision documents in a timely manner.

This is an extremely important issue considering the recent announcement by the minister of the Department of Fisheries and Oceans to revoke the Yukon Placer Authorization. It is important considering the uncooperative, antagonistic and biased nature that the local DFO officials have shown during the recent Fifty Mile River hearings.

Without the Yukon Placer Authorization there are no clear guidelines to set out what is or is not allowable on a given creek. It is left for the Department of Fisheries and Oceans local staff to produce a decision document that may be in conflict with the Yukon water boards. What will happen to water licence applications? There is no means to resolve this within YESAA.

Existing projects must not be reassessed. It would contravene any certainty required under YESAA and the UFA.

Why would a placer miner invest all of the family savings if the rules could change after committing to the project? There must be a material change in the project with the proponent applying for an amendment to the existing authorization before an existing project would be subject to a review.

Under this bill, the public must be consulted during the development of the regulations. We cannot allow a limited number of officials and individuals to write these regulations, which is what has happened so far.

Although you have been told that there has been public consultation on the drafting of these regulations, there has been no process or opportunity for meaningful consultation and no chance for input other than by attempting to contact the three negotiators from the three parties. Even though the KPMA has asked for consultations repeatedly, no response has been

intervention faite par d'autres parties et d'y répondre afin de clarifier ou de réfuter leurs arguments. La LEESY ne donne pas au demandeur le droit de recevoir des copies des lettres d'intervention. C'est là une lacune sérieuse à laquelle il faut remédier.

Nous avons actuellement un processus acceptable de délivrance de licences au secteur de l'exploitation des placers du Yukon, qui est géré par l'Office des eaux du territoire du Yukon et qui respecte les règles de la justice naturelle et de l'équité procédurale. Toute information est publique et chacun a le droit d'être entendu. Ce processus doit être maintenu dans le cadre de la LEESY.

Il y a également un problème lorsque les documents de décisions des différents organismes ne concordent pas. Dans le cas du secteur de l'exploitation des placers, l'Office des eaux du territoire du Yukon ne peut pas délivrer une licence si le document de décision n'est pas conforme à ceux d'autres ministères. Il faut mettre en place un processus permettant de concilier les différents documents de décision dans des délais raisonnables.

Cet aspect est extrêmement important compte tenu du fait que le ministre des Pêches et des Océans a annoncé la révocation de l'Autorisation d'exploiter des placers au Yukon. La coordination est importante à cause du manque de coopération, de l'antagonisme et des préjugés manifestés par les responsables locaux du MPO au cours des récentes audiences tenues à Fifty Mile River.

Sans l'Autorisation d'exploiter des placers au Yukon, il n'y a pas de lignes directrices claires pour déterminer ce qui est permis ou interdit sur un cours d'eau donné. Il appartient au personnel local du ministère des Pêches et des Océans de rendre une décision, qui peut être contraire à celle de l'Office des eaux du Yukon. Qu'arrivera-t-il aux demandes de concession d'eau? Rien n'est prévu à ce sujet dans la LEESY.

Les projets existants ne doivent pas être réévalués. Cela serait contraire au principe de certitude requis aux termes de la LEESY et de l'Accord-cadre définitif.

Pourquoi un exploitant de placer investirait-il toutes les économies de sa famille si les règles peuvent changer après l'approbation d'un projet? Pour qu'un projet existant soit soumis à une évaluation, il faudrait que le promoteur y apporte un changement important nécessitant la modification de l'autorisation délivrée.

Aux termes du projet de loi, le public doit être consulté durant l'élaboration du règlement. Nous ne pouvons pas accepter que le règlement soit exclusivement rédigé par un nombre limité de fonctionnaires. Or c'est ce qui s'est produit jusqu'ici.

Même si on vous a dit que le règlement a fait l'objet de consultations publiques, nous n'avons pas eu l'occasion de participer à des consultations utiles ou d'exprimer notre point de vue autrement qu'en essayant d'entrer en contact avec les trois négociateurs représentant les trois parties. En dépit du fait que la KPMA a demandé à plusieurs reprises que des consultations

given to any of our concerns or, to our knowledge, to the concerns raised by others.

Merely providing a copy of the regulations to the public does not constitute public consultation. That is all that they have done.

This is an extremely serious deficiency that must be corrected immediately as there are serious flaws within the regulations. Unfortunately, the following is not detailed in our written submission to the committee. We were told not to deal with the regulations at the parliamentary level and we assumed this was to be the case here as well. I ask that you do give special consideration to the following comments.

The KPMA strenuously objects to the inclusion of all mining land use Class II activities as currently drafted in the project list regulations. Those are some of the low thresholds to which Mr. Lee was referring. Under the Canadian Environment Assessment Act these Class II activities do not require an environmental assessment. There is no basis for the inclusion of these Class II activities in YESAA, and we feel that it is an arbitrary decision that does not reflect any current environmental screening thresholds.

To allow these lower mining land use thresholds to be assessed removes all confidentiality guaranteed under the mining use regulations. It would open it up to being public information.

This lack of confidentiality provides a disincentive to people investing in the Yukon. Why would you do a project here if the information from your project were not going to be held confidential as it would be in another part of the country?

Furthermore, the ramifications of assessing Class II activities under YESAA could be devastating to prospectors and miners. They are typically small testing activities performed as assessment work, that is work that is required to be done every year in order to renew the claims.

What would happen if a miner could not perform the work within the year due to excessive delays in the assessment process? This would be devastating as a miner would not be able to renew the claim. It would have a special significance for claims that are on Category A First Nations settlement land. If those claims were allowed to lapse, the ground would never be open for staking again.

Within the project regulations, water course crossings that are to be used for placer mining or placer exploration undertakings are automatically assessed while the use of the same crossings for any other activity, including quartz mining, industrial, agriculture or even recreation, is not subject to assessment.

Why this blatant discrimination? Has the Department of Fisheries and Oceans been at work here too?

soient organisées, nos préoccupations n'ont suscité aucune réponse et, à notre connaissance, on n'a pas plus tenu compte des préoccupations exprimées par d'autres.

Des consultations publiques ne peuvent pas se limiter au simple fait de fournir un exemplaire du règlement au public. Or c'est tout ce qui a été fait.

C'est une lacune extrêmement grave à laquelle il faut remédier immédiatement car le règlement contient des défauts graves. Malheureusement, les points que je vais aborder ne sont pas exposés en détail dans notre mémoire au comité. On nous a demandé de ne pas aborder le règlement au niveau parlementaire et nous avons supposé que c'était également le cas ici. Je vous demande donc d'accorder une attention particulière aux observations qui suivent.

La KPMA s'oppose énergiquement à ce que soient incluses toutes les activités minières de la classe II comme le propose le règlement actuel. Il s'agit des activités d'exploitation mentionnées par M. Lee. En vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, ces activités de la classe II ne nécessitent pas une évaluation environnementale. Il n'y a aucune raison de les inclure dans la LEESY. Nous croyons que c'est là une décision arbitraire qui ne tient pas compte des seuils actuellement applicables à l'examen environnemental préalable.

L'examen de ces activités de bas niveau compromettra la confidentialité garantie par les règlements sur l'exploitation minière. Toute information deviendrait alors publique.

L'absence de confidentialité découragera les gens d'investir au Yukon. En effet, pourquoi les gens investiraient-ils dans le territoire si l'information concernant leur projet n'est pas tenue confidentielle comme elle le serait ailleurs dans le pays?

De plus, les incidences de l'évaluation des activités de classe II aux termes de la LEESY seraient désastreuses pour les prospecteurs et les exploitants miniers. Il s'agit en général de petits tests effectués chaque année à des fins d'évaluation afin d'obtenir le renouvellement des concessions minières.

Qu'arriverait-il alors si un exploitant minier est incapable d'effectuer le travail dans l'année à cause de retards excessifs découlant du processus d'évaluation? L'exploitant ne serait alors pas en mesure de renouveler sa concession. Cela aurait des effets particuliers sur les concessions situées dans des terres de catégorie A faisant l'objet d'un règlement avec une Première nation. En cas d'expiration de la concession, le terrain en cause ne pourrait plus jamais être prospecté.

Aux termes du règlement envisagé, les ouvrages de franchissement de cours d'eau utilisés pour l'exploration ou l'exploitation de placers font automatiquement l'objet d'une évaluation tandis que les ouvrages semblables destinés à toute autre activité, y compris l'exploitation du quartz, les activités industrielles, l'agriculture ou même les activités récréatives, ne sont pas soumis à l'évaluation.

Pourquoi cette discrimination flagrante? Le ministère des Pêches et des Océans est-il intervenu dans ce cas aussi?

This holds true also for channel and bank alterations of smaller intermittent streams. The Minister of Department of Fisheries and Oceans December 16 misguided and unilateral decision to revoke the Yukon Placer Authorization serves to highlight the completely unfair and biased approach taken toward placer mining in the Yukon.

YESAA is a permitting process that can be improved. The fundamental values of procedural fairness and natural justice must be incorporated in, and protected by, this legislation. There must be a provision for resolution when decision documents do not conform, particularly in the case of water licences. Existing projects should not be reviewed. Public input should be incorporated into the writing of regulations with specific changes to be made regarding mining land use thresholds, watercourse crossing, and channel and bank alterations of small streams.

Although we have brought the same concerns before a parliamentary committee, nothing has been changed. We are concerned that because this is a tripartite agreement negotiated between the federal government, First Nations and the Yukon territorial government, that the Senate committee is powerless to make any changes. We sincerely hope this is not so.

KPMA urges you to uphold the objectives set out for YESAA in the Umbrella Final Agreement, and requests that you consider our detailed written submission.

Mr. Rob McIntyre, Treasurer, Yukon Chamber of Commerce: I would make a couple of points, and one request.

We want to disabuse you of the notion that there has been full and fair good faith consultation on this legislation. That is patently not the case. You may have heard the term "made in Yukon legislation," which I am sure is intended to conjure up images of some process that has resulted in a piece of legislation with broad public support. This is very far from the truth.

Most people do not know what it is all about. It is something that has been happening as part of the Yukon Indian land claim, which everyone is in support of, including the Yukon Chamber of Commerce. However, it is just something that has happened.

There has been something called "consultation" on a non-government organization working group. From our opinion, and from the opinion of most people that have been "consulted," it is more salesmanship of a foregone conclusion. There has not been an opportunity.

The second point is that there are flaws in the legislation that could cause significant harm to the economy of the Yukon, to the wealth-producing industries and to business in the territory. Those are my two main points.

Cela s'applique également à la modification du chenal ou des berges des petits cours d'eau intermittents. La décision unilatérale et malavisée prise le 16 décembre par le ministre des Pêches et des Océans pour révoquer l'Autorisation d'exploiter des placers au Yukon met en évidence l'approche totalement injuste et partielle adoptée à l'égard des exploitants de placers du Yukon.

La LEESY comporte un processus de délivrance de permis qui peut être amélioré. Les valeurs fondamentales d'équité procédurale et de justice naturelle doivent être inscrites et protégées dans le projet de loi. Il faut également y prévoir des dispositions à prendre en cas de décisions contradictoires, particulièrement dans le cas des concessions d'eau. Les projets existants ne devraient pas faire l'objet d'une évaluation. Il faut également tenir compte des observations formulées par le public dans la rédaction du règlement, qui nécessite des modifications précises en ce qui concerne les seuils d'utilisation des terres à des fins d'exploitation minière, les ouvrages de franchissement des cours d'eau et la modification du chenal et des berges des petits cours d'eau.

Même si nous avons déjà exprimé les mêmes préoccupations devant un comité parlementaire, rien n'a changé. Nous craignons, comme il s'agit d'une entente tripartite négociée entre le gouvernement fédéral, les Premières nations et le gouvernement territorial du Yukon, que ce comité sénatorial ne soit pas en mesure d'apporter des changements. Nous espérons néanmoins que ce ne sera pas le cas.

La KPMA vous exhorte à maintenir les objectifs relatifs à la LEESY prévus dans l'Accord-cadre définitif et vous demande de tenir compte de notre mémoire détaillé.

M. Rob McIntyre, trésorier, Chambre de commerce du Yukon: Je voudrais présenter des observations sur deux points. J'ai également une demande à formuler.

Nous tenons à vous détromper si vous croyez qu'il y a eu de vraies consultations sur le projet de loi. Ce n'est absolument pas le cas. Vous avez peut-être entendu parler de «projet de loi fait au Yukon», ce qui, j'en suis sûr, tend à vous faire croire à l'existence d'un processus ayant permis d'aboutir à une mesure législative bénéficiant de vastes appuis dans le public. Cela est très loin de la vérité.

La plupart des gens ne savent rien de ce projet de loi élaboré dans le cadre du règlement des revendications territoriales des Indiens du Yukon, que tout le monde appuie, y compris la Chambre de commerce du Yukon. Toutefois, ce n'est pas ainsi que les choses se sont faites.

Il y a eu un groupe de travail d'organisations non gouvernementales qui a procédé à ce qu'on a appelé des «consultations». À notre avis, comme de l'avis de la plupart des gens prétendument consultés, il s'agissait davantage de la promotion d'un projet adopté d'avance. Personne n'a eu l'occasion de présenter son point de vue.

Mon second point est le suivant: le projet de loi a des défauts qui peuvent nuire sensiblement à l'économie du Yukon, aux industries productrices de richesse et aux entreprises du territoire. Voilà les deux grands points que je voulais aborder.

We would like to be involved in the implementation of the bill. There is an 18-month period of implementation, and the Yukon Chamber of Commerce would like to be involved in that. We also have asked for a five-year review, and we would like to be involved in that as well. I think you will be hearing later on from some other witnesses who also are looking for a five-year review.

There has not been good consultation. There are flaws in the bill. We need to be involved from this point forward. It is time to have something that is coming out of the land claim that will affect non-beneficiaries as well as beneficiaries. It will affect all Yukoners, and they should be involved in the implementation of that bill.

We ask you to provide that advice to the bill's sponsors when it goes back to the House of Commons. I am not sure of the procedure from here, but a request from the Senate committee to have us involved would be something that we have flown here to get.

I will not read our presentation. There are some technical details, and I know the Chamber of Mines has relied on us to go through those. They are in our written brief, which you have. Other organizations have done the same thing as the Chamber of Commerce. Rather than a shotgun blast of a variety of things, it is just a few issues that pass the test of being critical and could be changed. Those critical issues are included in our brief.

I am ready to respond to any questions that you might have, Mr. Chairman.

Senator Kenny: Mr. Chairman, has the committee received any testimony about the consultations, and do we have the outline from the government's perspective of what has been done?

The Chairman: We have received testimony from the government about consultations. We have heard the other side of the story.

Senator Kenny: Do we know where best to go back to government in the event that more consultations are needed?

The Chairman: I believe we do.

Ms. Ledwidge: May I say something concerning that point? As I was reviewing the minutes from the parliamentary committee meeting that was held in December I came across something that the federal negotiator said. The negotiator said that there was public consultation, and that it was provided in the information package. My point is that just providing it in an information package is not consultation.

The Chairman: I assure you that if the Senate wishes, it can do any number of things with this. It is far from powerless. That is not to say that the Senate necessarily will do something, but the Senate can do something.

Everyone believes that no matter what they have said, they have not been consulted unless what they have to say has been put into place. That is not necessarily true on either side of the fence, and it is equally true from all sides of the fence.

Nous souhaitons participer à la mise en œuvre du projet de loi. On prévoit une période de mise en œuvre de 18 mois. La Chambre de commerce du Yukon voudrait être consultée à ce sujet. Nous avons également demandé un examen quinquennal, auquel nous voulons aussi participer. Je crois que vous entendrez plus tard d'autres témoins qui demanderont également un tel examen.

Il n'y a pas eu de vraies consultations. Le projet de loi a des défauts. Nous voulons maintenant participer au processus qui va suivre. Il est temps que le règlement des revendications territoriales aboutisse à des résultats aussi bien pour les bénéficiaires que pour les non-bénéficiaires. Ce règlement aura des incidences sur tous les habitants du Yukon, qui doivent avoir la possibilité de participer à la mise en œuvre du projet de loi.

Nous vous demandons de transmettre ce point de vue aux parrains du projet de loi quand vous le renverrez à la Chambre des communes. Je ne connais pas vraiment la procédure, mais nous sommes venus ici pour essayer d'obtenir que votre comité demande notre participation à la mise en œuvre.

Je ne vous lirai pas notre mémoire. Il contient des détails techniques que la Chambre des mines nous a demandé de vous transmettre. Vous avez notre mémoire en main. D'autres organismes ont fait la même chose que la Chambre de commerce. Au lieu d'éparpiller nos observations, nous avons concentré notre attention sur quelques questions importantes qui peuvent faire l'objet de modifications. Nous examinons ces questions dans notre mémoire.

Je suis maintenant prêt à répondre à toute question que vous pourriez avoir, monsieur le président.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, est-ce que le comité a reçu des témoignages au sujet des consultations? Connaissons-nous le point de vue du gouvernement sur ce qui a été fait?

Le président: Nous avons reçu des témoignages de représentants du gouvernement au sujet des consultations. Nous connaissons l'autre point de vue.

Le sénateur Kenny: Savons-nous à qui nous adresser au gouvernement s'il est nécessaire de procéder à d'autres consultations?

Le président: Je crois que oui.

Mme Ledwidge: Puis-je formuler une observation ce sujet? Quand j'ai pris connaissance des délibérations du comité parlementaire en décembre, j'ai vu que le négociateur fédéral a dit qu'il y a eu des consultations publiques et que cela se trouvait dans la documentation. Je soutiens cependant que le fait de fournir de la documentation ne constitue pas de la consultation.

Le président: Je vous assure que si le Sénat le souhaite, il dispose de différents moyens d'action. Il ne manque certes pas de pouvoirs dans ce domaine. Cela ne signifie pas que le Sénat interviendra nécessairement, mais il peut le faire.

Chacun estime qu'il n'y a pas eu de consultation à moins que ce qu'il a dit se reflète concrètement dans les mesures prises par la suite. De part et d'autre, cela n'est pas nécessairement vrai et cela s'applique des deux cotés.

Because of her intimate knowledge of this subject, I will ask Senator Christensen to begin the questioning.

Senator Christensen: In discussions last Friday, you said a lot of the concerns are with the regulations, and what you feel is the lack of consultation. As I pointed out to you, everything that you can get on the record is what will be, in fact, part of the record. When regulations are being developed, your concerns then can be reviewed.

I have done more research since I have returned to work. There are at least three more opportunities as far as regulations go. The regulations are, as you know, ongoing and being developed, and it is my understanding that it will be perhaps June when they will be finalized. However, that is only finalized in this next draft, at which time they will be going out to industry and people to be looked at again. Following that, you have the pre-gazetting, which would incorporate the changes that will be made in the next period. At the end of the 60-day pre-gazetting, persons again can have input into it. Then there is the gazetting, along with 30 days after that in which there is more input. There are three more processes, as far as the regulations go, in which industry and others that are interested can have input.

The Chairman: Then does it not go to the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations?

Senator Christensen: It would go to the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations once the bill had been passed, and regulations have been finalized. At that point, they have a list of 13 criteria, which is really sort of a fourth avenue, if you will, for industry or others that have concerns about the regulations. If one of any of the 13 criteria could be met, that committee also would be able to review a submission. Although they do not hear witnesses, submissions can be made to them.

We have not come to the end of the regulations that came with the draft bill. It was unusual that the bill was put out for review before it was brought before the House. It was unusual to have some of the regulations with it, as well as the timelines, which I know are causing many problems. In hindsight, perhaps it was not the best thing to do because it has created a lot of difficulties for people.

Concerning placer mining, you said you were concerned about the interventions and the inability of the interveners to be able to see what other interveners say. Yet the regulations require that all the documents with the board are in public and available to anyone to review.

Ms. Ledwidge: Currently, what happens with the water board is that they provide all that information automatically to the proponent. The average person off the street applying for something does not know where to go to look for this information.

Comme elle connaît bien le sujet, je vais demander à madame le sénateur Christensen de commencer.

Le sénateur Christensen: Au cours de discussion de vendredi dernier, vous avez dit que le règlement suscitait beaucoup de préoccupations et que vous vous inquiétez du manque de consultation. Comme je vous l'ai signalé, toutes vos déclarations sont consignées dans notre compte rendu. Ainsi, vos préoccupations seront examinées au cours de l'élaboration du règlement.

J'ai fait d'autres recherches depuis que je me suis remise au travail. Vous aurez au moins trois autres occasions de faire connaître votre point de vue au sujet du règlement. Comme vous le savez, l'élaboration du règlement est en cours et je crois savoir qu'il ne sera finalisé qu'en juin. Toutefois, la version qui sera produite alors ne constituera encore qu'une ébauche qui fera l'objet de consultations avec l'industrie et les autres intéressés. Ensuite, on passera à l'étape de la publication préalable du texte révisé dans la *Gazette du Canada*. Les gens disposeront alors de 60 jours pour présenter des observations. Puis le texte sera officiellement publié dans la Gazette, et il y aura un autre délai de 30 jours pour formuler des commentaires. Ainsi, l'industrie et les autres intéressés auront trois autres occasions d'exprimer leur point de vue sur le règlement.

Le président: Le règlement ne doit-il pas ensuite être renvoyé au Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes chargé de l'examen de la réglementation?

Le sénateur Christensen: Le règlement irait au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation une fois que le projet de loi aura été adopté et que le règlement aura été finalisé. À ce stade, il y a une liste de 13 critères, qui constituera en fait une quatrième occasion pour l'industrie et les intéressés de faire connaître leurs préoccupations au sujet du règlement. Si on n'a pas satisfait à l'un quelconque des 13 critères, le comité peut recevoir des mémoires. Même s'il ne fait pas comparaître des témoins, il peut examiner des mémoires.

La version du règlement présentée en même temps que l'avant-projet de loi est loin d'être définitive. Il était inhabituel de rendre public le projet de loi avant son dépôt à la Chambre. Il était également inhabituel d'y inclure une version du règlement et des délais. Je sais que cela a causé beaucoup de difficultés. En rétrospective, cette décision n'était peut-être pas la meilleure à prendre car elle a occasionné de nombreux problèmes pour les gens.

Au sujet de l'exploitation des placers, vous avez parlé des interventions et de la possibilité pour les demandeurs de prendre connaissance des arguments des autres intervenants. Pourtant, le règlement exige de rendre publics tous les documents présentés à l'Office.

Mme Ledwidge: À l'heure actuelle, l'Office des eaux du territoire du Yukon transmet automatiquement tous les documents au demandeur. En général, les demandeurs ne savent pas à qui s'adresser pour obtenir cette information.

We are looking for something that is more helpful to the proponent and provides them with copies of all these letters of intervention. This gives them an opportunity to refute it that way, without them having to dig through the public record.

Senator Christensen: The information is available.

Ms. Ledwidge: We realize that. All the information is public information. I am saying who goes into a government office and asks for this, when they do not even know what has been submitted? Do they keep going back every week?

Senator Christensen: There is a requirement under the UFA that there be a five-year process. You have indicated that you feel that in the legislation there should also be a five-year review process. We are looking at two five-year processes. Would you like to enlarge upon that?

Ms. Ledwidge: What we are looking for is the certainty that it will be done, that if this legislation has to be reviewed, then why not state that clearly in it?

Senator Christensen: It is already in the UFA, which created this legislation.

Mr. Scott Casselman, Vice-President, Yukon Chamber of Mines: Does that mean that YESAA will be screened after five years?

Senator Christensen: Yes. It is a requirement of the UFA that this legislation, which has been created out of the UFA, is required to be reviewed in five years. I followed up on it and asked: Why is it not in here? The concern is that if it is in here it could be interpreted that there be two five-year reviews, both at the same time, which would be quite onerous on everyone.

Ms. Ledwidge: That is not what we are looking for. We are looking for the certainty that it will be reviewed and that someone will not say in five years time, "This legislation does not state that explicitly," which has happened in the past.

Senator Christensen: Concerning the development of what we now call YESAA, can you tell me how long the process has been ongoing? It seems as if it has been going on forever. I am talking about the public meetings, et cetera.

Mr. McIntyre: It had a murky start. However, it was somewhere deep in the bowels of the land claims situation, which is decades old. The process set out in Chapter 12 of the Umbrella Final Agreement was a process that was closed to the three groups in the room. However, the consultation on the legislation probably started in 1995-96.

Senator Christensen: That is my understanding as well. At that time I was working with the Yukon Outfitters' Association and we went to some of those hearings to get information.

Nous souhaitons que la procédure soit plus facile pour le demandeur et mette à sa disposition des copies de toutes les lettres d'intervention. Ainsi, il aurait la possibilité de réfuter certains arguments sans avoir à faire de longues recherches pour les trouver.

Le sénateur Christensen: L'information est disponible.

Mme Ledwidge: Oui, toute l'information est publique. Cependant, il est difficile pour un demandeur d'aller dans les bureaux du gouvernement pour demander à y avoir accès quand il ne sait pas quelles interventions ont été présentées. Doit-il par exemple revenir une fois par semaine pour savoir si on a reçu de nouvelles interventions?

Le sénateur Christensen: L'Accord-cadre définitif prévoit un processus quinquennal. Vous avez dit que le projet de loi devrait comprendre un examen quinquennal. Si c'était le cas, il y aurait deux examens. Avez-vous des détails à donner à ce sujet?

Mme Ledwidge: Nous voulons être certains que ce sera fait. Si la loi doit faire l'objet d'un examen, pourquoi ne pas le dire clairement?

Le sénateur Christensen: Cela est déjà prévu dans l'Accord-cadre définitif, sur lequel se base le projet de loi.

M. Scott Casselman, vice-président, Chambre des mines du Yukon: Cela veut-il dire que la LEESY sera examinée dans cinq ans?

Le sénateur Christensen: Oui. L'Accord-cadre prévoit un examen quinquennal du projet de loi. Me basant sur vos observations, j'ai demandé moi-même pourquoi la disposition ne figure pas dans le projet de loi. Le fait est qu'on craint qu'une telle disposition ne soit interprétée comme exigeant deux examens distincts, ce qui serait excessif pour tout le monde.

Mme Ledwidge: Ce n'est pas ce que nous recherchons. Nous voulons être certains qu'il y aura un examen et qu'on ne nous dira pas dans cinq ans qu'il n'y a pas lieu de le faire parce que la loi ne le prévoit pas explicitement. Cela s'est déjà produit dans le passé.

Le sénateur Christensen: Au sujet de l'élaboration de ce que vous appelez la LEESY, pouvez-vous me dire depuis quand le processus est en marche? J'ai l'impression qu'il est en cours depuis une éternité. Je parle des assemblées publiques, et cetera.

M. McIntyre: Les débuts ne sont pas bien définis. Ils remontent probablement au processus de règlement des revendications territoriales, qui a commencé il y a des dizaines d'années. Le processus prévu au chapitre 12 de l'Accord-cadre définitif s'est strictement limité aux trois groupes en cause. Toutefois, les consultations sur le projet de loi ont probablement commencé en 1995-1996.

Le sénateur Christensen: C'est ce que j'ai cru comprendre. À ce moment, je travaillais pour la Yukon Outfitters' Association. Nous avons assisté à certaines des audiences pour obtenir des renseignements.

Mr. McIntyre: This is a piece of legislation that came out of a process that had different goals. It was all about righting the wrongs of the First Nations people, and creating the Yukon Indian land claim. For years and years, that was a secretive process. With regard to legislation that came out of that process Parliament has a higher duty of care than it has with normal legislation that comes out of its normal legislative agenda. It was a social goal to settle the land claim. What came out of it is a piece of legislation that affects everyone doing anything in the Yukon.

Consultation needs to be done in good faith. With regard to a definition of consultation, look at the definition of consultation in the Umbrella Final Agreement. It is something the First Nations fought long and hard to get. It is something about which everyone is often reminded. Consultation must be full and fair and it must be in good faith.

The very fact that you have business and industry associations here telling you today that there are still grave concerns and potential problems for them should tell you something. Whatever it was that was passed as consultation and for however many years it went on, it did not get it right.

The Chairman: In our briefing book there are about 15 pages on which are listed the consultations that have gone on with respect to this legislation, including those held with the Council of Yukon First Nations, the Government of Yukon, Yukon First Nations, north slope interest groups, environmental and outdoor recreational interest groups, the Umbrella Final Agreement board and committees, industry, business and interest groups, as well as open houses, public meetings, workshops and presentations of drafts of this legislation which were presented for review.

We have been proceeding on the assumption that there had been substantive consultation. I am surprised to hear you say there has not been, given these 15 pages that list when and where the meetings took place. That was an interjection, not a question.

Senator Christensen: Do you remember the dates you received the draft legislation and the draft regulations?

Mr. Lee: They are dated June 16, 2001. We got ours by August. We were asked to comment by November.

Senator Christensen: You have had copies of those drafts and you responded to them accordingly?

Mr. Lee: We were asked to respond by November. Everyone was out in the bush when we received the drafts. It was done in the summer. We finally got it done in the fall.

Senator Christensen: A concern raised on a number of occasions had to do with the Mackenzie Valley Resource Management Act, which is now in place and operating. There were concerns with it, as opposed to the YESAA, and changes

M. McIntyre: Le projet de loi a découlé d'un processus ayant différents objectifs. Il s'agissait d'abord et avant tout de redresser les torts causés aux Premières nations et d'établir les revendications territoriales des Indiens du Yukon. Pendant des années, tout s'est fait dans le secret. Le Parlement devrait étudier de plus près les mesures législatives qui ont découlé du processus que les mesures faisant partie du programme législatif normal. Le règlement des revendications territoriales avait un objectif social. Le résultat est un projet de loi qui touche tout habitant du Yukon qui a une activité quelconque.

La consultation doit se faire de bonne foi. Pour ce qui est de la définition de la consultation, il y a lieu d'examiner la définition prévue dans l'Accord-cadre définitif. C'est une chose pour laquelle les Premières nations ont longuement combattu. On le rappelle très souvent à chacun. La consultation doit être complète et équitable et être menée de bonne foi.

Le simple fait que des entreprises et des associations industrielles viennent vous dire aujourd'hui qu'elles ont de graves préoccupations et qu'elles craignent des problèmes sérieux devrait avoir un sens clair pour vous. Quelles que soient les démarches considérées comme des consultations, quelle que soit la période qu'on y a consacré, cela ne faisait pas l'affaire.

Le président: Notre cahier d'information contient une quinzaine de pages qui énumèrent les consultations qui ont eu lieu au sujet du projet de loi: il y en eu avec le Conseil des Premières nations du Yukon, le gouvernement du Yukon, les Premières nations du Yukon, les groupes d'intérêts du versant Nord, les groupes environnementaux et les groupes de loisirs de plein air, le Conseil et les comités de l'Accord-cadre définitif, l'industrie, les entreprises et les groupes d'intérêts, sans parler des assemblées publiques, des réunions «portes ouvertes», des ateliers et de la présentation des différentes ébauches du projet de loi.

Nous procédons à cette étude en supposant que d'importantes consultations ont eu lieu. Je suis surpris de vous entendre dire que ce n'est pas le cas compte tenu de cette liste de 15 pages des lieux et des dates où les réunions se sont déroulées. C'était une observation, pas une question.

Le sénateur Christensen: Vous souvenez-vous des dates auxquelles vous avez reçu l'avant-projet de loi et le projet de règlement?

M. Lee: Ils portent la date du 16 juin 2001. Nous avons reçu notre exemplaire en août. On nous a demandé de présenter des commentaires en novembre.

Le sénateur Christensen: Vous avez donc reçu ces textes et vous y avez répondu?

M. Lee: On nous a demandé de répondre en novembre. Tout le monde vaquait à ses occupations en pleine brousse quand nous avons reçu les textes. C'était pendant l'été. Nous nous en sommes occupés pendant l'automne.

Le sénateur Christensen: Des préoccupations ont été exprimées à différentes occasions au sujet de la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie, qui est actuellement en vigueur. Les préoccupations concernaient cette loi plutôt que la

that should be made to YESAA. Yet there were a number of changes made to YESAA. Do those changes, and I believe there are seven, give you any comfort?

The changes include: more inclusive consideration in the socio-economic efforts, the arm's length of the board to do the assessments instead of a government agency, the CYFN being able to nominate board members and not individual First Nations nominating board members, and the requirement of the board to make rules such as assessment of time limits. The concern was that all those things were not in the Mackenzie Valley legislation. Yet, they learned from some of those mistakes and they have put them into YESAA.

Mr. Lee: I spent quite a bit of time in the Northwest Territories. The first alarm bells went off with regard to expiration. There was a huge working group concerning this issue.

Senator Christensen: Was it on regulations?

Mr. Lee: Yes, which is what we are addressing here. That is the first thing industry looks at. There were many problems with the Mackenzie Valley Resource Management Act. With regard to the simple projects I talked about, they took consultation too far, saying that they had to get interpreters and go to local communities for getting a little sample, et cetera.

I hear that situation has since been corrected. However, the threshold problems have the same problems, which is why we are focusing on those.

Senator Christensen: Would you comment on how you see the six regional offices working, if in your opinion they will work, or do they need more fine-tuning?

Ms. Ledwidge: Even though the whole concept of the designated offices and having them in the communities sounds all very nice, when are you dealing with these small communities, you are introducing a lot of bias into it. You are dealing with your friends and neighbours. They might be your enemies. It is troubling in that respect.

The other troubling thing about it, given our low population base, is getting someone that is qualified to assess diverse industries, from forestry, mining, or someone that might know about a subdivision development that might be going through this assessment. How do you staff an office like that? There will be one person, realistically; in many of these community-designated offices. How do you get someone with the expertise that deals with all of those issues? That is a big concern.

LEESY et les modifications à y apporter. Pourtant, il y a eu des changements dans la LEESY. Avez-vous trouvé ces changements — je crois qu'il y en avait sept — satisfaisants?

Les changements portaient sur une considération plus inclusive des efforts socioéconomiques, la possibilité pour l'Office de faire des évaluations en toute indépendance par rapport au gouvernement, la possibilité pour le Conseil des Premières nations du Yukon — plutôt que les Premières nations elle-même — de proposer la candidature de membres de l'Office, et l'obligation pour l'Office de décider des règles concernant, par exemple, les délais d'évaluation. Certains se sont inquiétés du fait que tout cela ne figurait pas dans la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie. En fait, on a tiré des enseignements des erreurs commises et on en a tenu compte dans la LEESY.

M. Lee: J'ai vécu assez longtemps dans les Territoires du Nord-Ouest. Les premières inquiétudes se sont manifestées au sujet de l'expiration. Un énorme groupe de travail s'est occupé de cette question.

Le sénateur Christensen: S'agissait-il des règlements?

M. Lee: Oui, c'est bien cela. C'est la première chose que l'industrie examine. Elle avait eu de nombreuses difficultés dans le cas de la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie. Les consultations sont allées trop loin pour ce qui est des petits projets dont j'ai parlé. Les responsables ont dit qu'ils devaient recourir à des interprètes pour aller dans les petites localités, et cetera.

J'ai entendu dire qu'on a remédié à cette situation. Toutefois, nous avons les mêmes problèmes dans le cas des petits projets. C'est pour cette raison que nous insistons sur ce point.

Le sénateur Christensen: À votre avis, comment les six bureaux régionaux devraient-ils fonctionner, si vous croyez qu'il fonctionneront? Ou bien pensez-vous qu'il faudrait examiner les détails de plus près?

Mme Ledwidge: Même si tout le concept des bureaux désignés et de leur établissement dans les localités du Yukon semble très attrayant, il ne faut pas perdre de vue qu'il peut y avoir beaucoup de partialité dans ces petites localités. Vous avez affaire à des amis et des voisins, qui pourraient en fait être des adversaires. En ce sens, c'est un peu gênant.

L'autre problème découle du fait que la population du Yukon est très petite. Dans ces conditions, il peut être difficile de trouver des personnes compétentes pour évaluer les différentes industries, allant de l'exploitation forestière aux mines, ou des personnes qui connaissent suffisamment l'exploitation minière pour faire une évaluation. Comment sera-t-il possible de trouver du personnel pour ces bureaux? D'une façon générale, on peut s'attendre en pratique à ce que beaucoup de ces bureaux désignés n'aient qu'un seul employé. Comment pourra-t-on trouver quelqu'un ayant les compétences nécessaires pour s'occuper de toutes ces questions? C'est une grande préoccupation pour nous.

Senator Christensen: It is a good point. I have the same concerns about capacity at all levels, but I guess it is the trade-off we have to make in the North. Do we want Ottawa to be doing it down here?

Ms. Ledwidge: I am not saying that. Just specifically from a placer miners' view, we do have the water board. They are quite experienced in dealing with this. We are hesitant to give that up to someone else that is more generally based and does not deal specifically with it. Ideally, we would like to see the water board doing the assessments.

Senator Christensen: Even though they are a government agency?

Ms. Ledwidge: They are an arm's length, quasi-judicial board.

Senator Christensen: I take it from your comments that you would rather see the water board as the one-window approach as opposed to the three levels approach as proposed under the board?

Ms. Ledwidge: Definitely. It is a working solution.

Senator Christensen: What do the rest of the panel members think?

Mr. McIntyre: The water board process is a quasi-judicial nature, which includes all of the rules of procedural fairness and natural justice that were mentioned earlier. These are the kind of things enshrined in that process. It works. It is a Yukon organization. It reports to the executive council office of the Yukon territorial government. It is not an Ottawa thing at all.

I think that the final answer will come with respect to the board itself, how it is staffed, and the rules and the regulations of the board. This will be the rubber hitting the road of this piece of legislation, because it is nothing but a process. It does not set new environmental standards, and it does not make a better world in any way. It is just the mother of all processes. This is the backdrop that we have made in our written presentations, but I think it needs to go through your minds when you look at this.

The Yukon economy is at a critically low level right now. A lot of it is laid at the feet of a cumbersome, onerous, duplicative process. They are not tight environmental standards, just a process that takes years and years. That is why you hear the industry and business concerns when there is a new piece of legislation that describes a bigger process than we have ever seen in this country. It will look at things of a very small nature, and it will be dealt with in small community office.

I do not think our concern is misplaced. I spoke on this before a parliamentary committee in 1989 on behalf of the Yukon Chamber of Commerce with the Canadian Environmental Assessment Act. I was concerned about the sort of things that would be happening. We were aware of the concerns that we might have back then.

Le sénateur Christensen: C'est un bon argument. Je partage vos préoccupations à ce sujet, mais je suppose que c'est un compromis qu'il fallait faire dans le Nord. Auriez-vous préféré qu'Ottawa prenne les décisions?

Mme Ledwidge: Je n'irai pas jusque-là. Les exploitants de placers ont actuellement l'Office des eaux. Son personnel est très expérimenté. Nous hésitons à céder la responsabilité à d'autres personnes qui ne s'occupent pas particulièrement de ces questions. Nous aurions préféré que les évaluations soient confiées à l'Office des eaux.

Le sénateur Christensen: Même s'il s'agit d'un organisme gouvernemental?

Mme Ledwidge: C'est un Office indépendant à caractère quasi judiciaire.

Le sénateur Christensen: Vous auriez donc préféré que l'Office des eaux constitue en quelque sorte un guichet unique, par opposition aux trois niveaux proposés dans le projet de loi?

Mme Ledwidge: Absolument. Ce serait une bonne solution pratique.

Le sénateur Christensen: Qu'est-ce que les autres témoins pensent de cela?

M. McIntyre: Le processus de l'Office des eaux est de nature quasi judiciaire et applique toutes les règles d'équité procédurale et de justice naturelle que nous avons mentionnées. Le processus comprend tout cela et fonctionne bien. De plus, c'est un organisme du Yukon. Il relève du bureau du conseil exécutif du gouvernement territorial et n'a rien à voir avec Ottawa.

Je crois que c'est l'Office d'évaluation environnementale et socioéconomique qui apportera la réponse finale. Nous verrons comment il sera doté et quels seront ses règles et règlements. C'est l'Office qui décidera du succès de ce projet de loi. En définitive, tout cela n'est qu'un processus. Il ne comporte pas de nouvelles normes environnementales et ne contribuera en aucune façon à faire un monde meilleur. Ce n'est qu'un grand processus qui englobera d'autres. Nous l'expliquons dans nos mémoires, mais je crois que vous devez bien le comprendre au cours de l'examen du projet de loi.

L'économie du Yukon va très mal à l'heure actuelle. Or une grande partie de cette économie va devenir tributaire d'un processus encombrant, onéreux et faisant double emploi. Il ne s'agit pas de normes environnementales strictes, mais simplement d'un processus qui dure des années et des années. C'est la raison pour laquelle l'industrie et les affaires s'inquiètent en voyant établir un processus plus important que n'importe quel autre dans le pays. Un processus qui s'attachera à de menus détails et sera dirigé à partir de bureaux situés dans de petites localités.

Je ne crois pas que nos inquiétudes soient déplacées. J'ai déjà parlé de cette question en 1989 au nom de la Chambre de commerce du Yukon devant un comité parlementaire qui examinait la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Je m'inquiétais de ce qui allait se passer.

This piece of legislation enables a ponderous process that needs some tight reigning in, and it needs rules and regulations of a board. They are not there, and we will not write all the rules here. Parliament is saying, rightly so, "You guys write rules of the board." We are saying, "Please involve business and industry in the rules of the board." They were not involved in the development of the act, notwithstanding the 15-pages of consultative efforts that might reasonably lead to you assume there has been some good stuff going on. There has been a lot of salesmanship happening in this bill for years. That is quite true. Now it is time to get us in.

Senator Christensen: The bill, and the way it is developed, is the result of a requirement under the UFA.

Mr. Casselman: The UFA, section 12, did mandate that, but the intent when the UFA was negotiated was to screen major processes and major developments. As we see the draft regulations that we have seen so far, they are talking about small tent camps and small operations.

Senator Christensen: There were some concerns regarding the free entry and the staking of claims. That was a major concern?

Mr. McIntyre: That has been changed. That was a major concern. That was changed in the bill.

Senator Christensen: Are you happy with that?

Mr. McIntyre: We are happier than clams; thank you very much.

Senator Milne: You will have to be very careful about these three opportunities Senator Christensen has spoken of to effect the regulations. You will have to carefully watch the timing of particularly the last one when it is posted in the *Canada Gazette*, because after it is gazetted, you have only 30 days to respond. If this happens while you are out in the bush, it will be even more difficult.

I am saying this because normally committees deal with legislation and not regulations, and I am not really too sure exactly what sort of route we can take to deal with regulations. It may take the route of observations on a report to this bill about our concerns about the concerns that have been raised to this committee about the nature of the regulations and an opportunity to be able to respond properly. This five-year review that is mandated will also take place under this new set of initials. There may be just a direction to the committee itself.

The Chairman: Thank you. I suspect that we may want to ask questions of some more government officials. I think you would agree with that, based on what we have heard today, and very much including the five years to get things down to where we are.

Senator Cochrane: Tell me about the impact that this legislation will have on the economic development in the Yukon. Could you elaborate on that? What impact will this have on your economic development plans?

Le projet de loi C-2 met en place un lourd processus et un Office qui devraient être assujettis à des règles strictes. Ces règles sont inexistantes et ne seront pas toutes écrites ici. Le Parlement dit à juste titre: «Vous autres, élaborer les règles de l'Office.» De notre côté, nous disons: «S'il vous plaît, permettez à l'industrie et aux milieux d'affaires de participer à l'élaboration des règles de l'Office.» L'industrie n'a pas participé à l'élaboration de la loi, malgré cette liste de consultations de 15 pages, qui pourrait vous amener à croire le contraire. Il est vrai que beaucoup d'efforts de promotion du projet de loi ont été déployés pendant des années. Mais il est temps maintenant de nous associer au processus.

Le sénateur Christensen: Le projet de loi et la façon dont il a été élaboré découlent des dispositions de l'Accord-cadre définitif.

M. Casselman: L'article 12 de l'Accord-cadre le prévoit effectivement, mais l'intention lors de la négociation de l'Accord-cadre était d'examiner les grands travaux et les grands projets de développement. D'après le projet de règlement que nous avons vu jusqu'ici, il est question d'examiner les petits camps d'exploration et les petites exploitations.

Le sénateur Christensen: Il y avait des inquiétudes au sujet de l'entrée libre et du jalonnement des concessions minières. S'agit-il d'une grande préoccupation?

M. McIntyre: Il y a eu des changements à cet égard. C'était une grande préoccupation, mais le projet de loi a été modifié.

Le sénateur Christensen: Êtes-vous satisfaits des modifications?

M. McIntyre: Nous mourons de joie, merci beaucoup.

Le sénateur Milne: Vous devrez faire très attention à ces trois occasions dont le sénateur Christensen a parlé si vous voulez exprimer votre point de vue sur le règlement. Vous devrez suivre attentivement les dates, et surtout la dernière quand le règlement sera publié dans la *Gazette du Canada*, car vous n'aurez alors que 30 jours pour répondre. Si cela se produit pendant que vous êtes dans la brousse, ce sera encore plus difficile.

Je vous dis cela parce que les comités ne s'occupent pas ordinairement de règlements. Je ne suis donc pas très sûre de la façon dont nous pouvons les examiner. Nous pourrions peut-être formuler des observations dans le rapport sur ce projet de loi pour parler des préoccupations présentées au comité au sujet de la nature du règlement et des possibilités de faire des commentaires sur son contenu. L'examen quinquennal prescrit aura également lieu dans le cadre de ce nouvel ensemble de critères.

Le président: Je vous remercie. Je pense que nous voudrions peut-être poser des questions à d'autres fonctionnaires. Je crois que vous en conviendrez, compte tenu de ce que nous avons entendu aujourd'hui. Nous devons également inclure l'examen quinquennal.

Le sénateur Cochrane: Pouvez-vous nous parler des effets du projet de loi sur le développement économique au Yukon? Quels effets aura-t-il sur vos plans de développement économique?

Ms. Ledwidge: It will chase away many potential investors, people who do not want to deal with more paperwork and something they are not familiar with in other parts of the country. Now, for even lower levels of activity, they have to go through this more onerous process. If they can do that same amount of work in B.C. without doing all that paperwork, they will go there. It will have significant impact on the Yukon economy.

Senator Cochrane: What would the chamber say about that?

Mr. McIntyre: I do not think it would have to be necessarily a negative. A lot will have to do with the constitution of the board, the rules of the board and the regulations. If business and industry groups are genuinely asked for their input, and input is considered fully and fairly as per consultation, then it does not have to be a negative. The whole process is just about shifting decision-making power and empowering a group of people. There is nothing wrong with that. The intention of legislation has not been to grind things to a halt. Certainly the framers of the Umbrella Final Agreement that drafted this bill were not trying to kill the Yukon's economy.

They were trying to right social wrongs and trying to give real meat to the land claim. That is fine and dandy; however, let us make sure there are timelines for the acceptance of a project. There are no timelines now.

The Chairman: We are assured there will be timelines in those regulations. We will ask that question.

Mr. McIntyre: That is what I am saying. Let us be there.

Senator Christensen: You have expressed your concerns on YESAA. YESAA is endeavouring in its own way, however inadequate in your view, to have a one-window approach.

If you do not have YESAA, you are looking at least 16 jurisdictions within the Yukon where you would have to go to have a project reviewed. If you do not have the one-window approach of the board, which is representing all the regions and all the different governments, you would be required to deal with each and every band individually, as well as the federal and territorial governments.

Mr. Casselman: That is not necessarily so. If you were proposing to do work on the land for which the band has now settled, that would be the case. Even under YESAA, you would have to do the same. On Crown land, you would not necessarily have to approach the band to get their approval for work on Crown land.

Senator Christensen: No, but you would have to decide whether it is Crown lands, such as parks, or whether it is territorial lands or one of the 14 First Nations that have either a settlement or lands withdrawn for future settlement processes.

Mr. Casselman: I agree. However, YESAA does not necessarily mean that you can still go and work on First Nations land without having a deal with First Nations.

Senator Christensen: You could deal with one board and it is referred to one of the other areas.

Mme Ledwidge: Le projet de loi découragera beaucoup d'investisseurs éventuels, qui ne voudront pas s'occuper de la paperasse supplémentaire qu'il impose et d'autres démarches qui n'existent pas ailleurs dans le pays. Le projet de loi exige un processus onéreux même pour les activités de bas niveau. Si les investisseurs peuvent obtenir autant en Colombie-Britannique sans avoir à subir toutes ces tracasseries administratives, ils iront là. Le projet de loi aura donc des effets sensibles sur l'économie du Yukon.

Le sénateur Cochrane: Que pense la Chambre de cela?

M. McIntyre: Je ne crois pas que tout soit nécessairement négatif. Cela dépendra beaucoup de l'Office, de ses règles et du règlement. Si l'industrie et les milieux d'affaires ont vraiment l'occasion d'exprimer leur point de vue, si les autorités en tiennent compte pleinement et équitablement, les effets ne seront pas nécessairement négatifs. Tout le processus consiste à déplacer les pouvoirs de décision et à habiliter un groupe de personnes. Il n'y a rien de mal à cela. L'intention du projet de loi n'est pas d'arrêter toutes les activités. Je ne crois pas que les auteurs de l'Accord-cadre définitif qui ont élaboré le projet de loi cherchaient à détruire l'économie du Yukon.

Leur objectif était de redresser des torts et de donner des aspects concrets au règlement des revendications territoriales. Tout cela est très bien, mais nous devons veiller à fixer des délais pour l'approbation d'un projet. Il n'y a actuellement aucun délai.

Le président: On nous a assuré que les délais figureront dans le règlement. Nous poserons la question.

M. McIntyre: C'est ce que je dis. Il faudrait que nous soyons là.

Le sénateur Christensen: Vous avez exprimé des préoccupations au sujet de la LEESY. Le projet de loi tente, même si cela vous semble insuffisant, d'établir une approche à guichet unique.

À défaut de la LEESY, vous auriez à vous adresser à au moins 16 autorités distinctes pour faire évaluer un projet. En l'absence de l'Office, qui constitue le guichet unique et qui représente toutes les régions et tous les gouvernements différents, vous auriez à vous adresser à chacune des bandes du territoire, sans compter le gouvernement fédéral et le gouvernement territorial.

M. Casselman: Ce ne serait pas nécessairement le cas. Ce serait le cas si on envisage des travaux sur les terres faisant l'objet du règlement. Même avec la LEESY, il faudrait obtenir les mêmes autorisations. Autrement, s'il s'agit de terres publiques, on n'aurait pas nécessairement à s'adresser aux bandes pour obtenir leur approbation.

Le sénateur Christensen: Non, mais il y aurait à déterminer s'il s'agit de terres publiques, comme des parcs, de terres territoriales ou de terres de l'une des 14 Premières nations qui font l'objet d'un règlement ou qui ont été réservées en vue de règlements futurs.

M. Casselman: Vous avez raison. Toutefois, même si la LEESY est adoptée, il faudra quand même obtenir l'agrément des Premières nations pour travailler sur leurs terres.

Le sénateur Christensen: Vous pourriez traiter avec un bureau désigné qui renverra l'affaire aux autres régions touchées.

Mr. Casselman: That is correct.

The Chairman: You have our assurance that we are better armed than we were before at our next set of questions to government officials. We will keep you posted and I hope you will pay attention to our Web site where you will find out what they and we say. Thank you for your testimony. It is been informative.

Mr. Rick O'Brien, Chief, Kwanlin Dun First Nation: We appreciate the opportunity to appear before you, even at this late stage.

Kwanlin Dun and Kaska First Nations are not members of the Council of Yukon First Nations. We are independent First Nations. Together, we make up over 40 per cent of the First Nations population in the Yukon.

We have a membership of over 1,000 people in Kwanlin Dun. The traditional territory encompasses Whitehorse, the largest municipality in the Yukon. Our traditional territory encompasses the vast majority of the Yukon's native and non-native people and has the greatest density of population anywhere in the Yukon. Our traditional territory continues to experience the most intensive development activity in the Yukon. It has generally lower environmental qualities, lower wildlife populations and fish stocks and a continuing decline in critical habitat. Generally, the quality of life and the social and economic well-being of many Kwanlin Dun people is significantly lower than most other people living in the traditional Kwanlin Dun territory, notwithstanding the level of development activity.

Mr. Hammond Dick, Tribal Chief, Kaska Nation: My presentation will be about 10 or 15 minutes long and we have provided about 30 copies for the committee's review. Once I finish my presentation, I will be open for questions. I will pass the floor over to Mr. Smith.

Mr. Mike Smith, Chief Land Claims Negotiator, Kwanlin Dun First Nation: Thank you, honourable senators. Kwanlin Dun is not a member of the Council of Yukon First Nations, which means we are not a party to the talks and negotiations that happened in terms of developing Bill C-2, the legislation now before you.

We were invited at the last minute to a briefing on the negotiations that happened between the three parties: the Yukon government, the federal government, and the Council of Yukon First Nations. However, for the most part, we were excluded from all those discussions. As the chief mentioned, we represent a sizeable population of First Nations people in the Yukon.

At this late stage of the game we are proposing two amendments, which we had proposed to the Standing Committee of the House but were ignored. We are pleased to be here to voice our views with respect to those amendments.

M. Casselman: C'est exact.

Le président: Je peux vous donner l'assurance que nous sommes maintenant mieux armés qu'auparavant pour poser des questions aux fonctionnaires la prochaine fois qu'ils comparaitront. Nous vous tiendrons au courant. J'espère que vous suivrez nos délibérations sur notre site Web pour savoir ce que nous leur dirons et ce qu'ils nous répondront. Nous vous remercions de votre témoignage, que nous avons trouvé utile.

M. Rick O'Brien, chef, Première nation Kwanlin Dun: Nous sommes heureux de pouvoir comparaître, même tardivement, devant le comité.

Les Premières nations Kwanlin Dun et Kaska ne font pas partie du Conseil des Premières nations du Yukon. Elles sont indépendantes. Ensemble, nous représentons plus de 40 p. 100 de la population des Premières nations au Yukon.

La Première nation de Kwanlin Dun compte plus d'un millier de membres, et son territoire traditionnel englobe Whitehorse, la municipalité la plus importante du Yukon. On y trouve la vaste majorité de la population autochtone et non autochtone du Yukon et la plus forte densité démographique au Yukon. C'est dans notre territoire traditionnel qu'on observe toujours l'activité de développement la plus intense au Yukon. De façon générale, la qualité de l'environnement est moins grande, la faune et le poisson y sont moins abondants et les habitats essentiels s'y dégradent. Malgré le niveau de l'activité de développement, la qualité de vie et le bien-être social et économique de nombreux membres de la Première nation de Kwanlin Dun sont nettement inférieurs à ce qu'on observe pour la plupart de ceux qui habitent dans leur territoire traditionnel.

M. Hammond Dick, chef tribal, nation Kaska: Mon exposé fera 10 ou 15 minutes, et nous en avons fourni une trentaine d'exemplaires pour que le comité puisse l'étudier. Lorsque j'aurai terminé, je serai disposé à répondre à des questions. Je cède la parole à M. Smith.

M. Mike Smith, négociateur principal des revendications territoriales, Première nation de Kwanlin Dun: Merci, honorables sénateurs. Comme la Première nation de Kwanlin Dun ne fait pas partie du Conseil des Premières nations du Yukon, nous ne sommes pas partie aux entretiens et aux négociations qui ont accompagné l'élaboration du projet de loi maintenant à l'étude, le projet de loi C-2.

À la dernière minute, nous avons été invités à une séance d'information sur les négociations qui ont mis en présence les trois parties: le gouvernement du Yukon, le gouvernement fédéral et le Conseil des Premières nations du Yukon. Toutefois, pour l'essentiel, nous n'avons pas participé à toutes ces discussions. Comme le chef l'a signalé, nous représentons une partie importante des peuples autochtones au Yukon.

À cette étape tardive de l'étude du projet de loi, nous proposons deux amendements que nous avons déjà proposés au comité permanent de la Chambre, mais qu'il n'a pas retenus. Nous sommes heureux de comparaître pour exprimer notre opinion sur ces amendements.

Kwanlin Dun has two amendments to propose to Bill C-2. The bill should contain a provision that requires a minister, with the full participation of Yukon First Nations, to conduct a full public review of the provisions and operations of this act within the five years of it coming into effect.

This approach was adopted under the current Canadian Environmental Assessment Act, section 72(1) and section 72(2). We clearly understand that it has been included in the newly proposed Bill C-9.

In the Yukon Umbrella Final Agreement, which was signed in 1995, Chapter 12, under development assessment, subsection 19.3 requires that the parties review the development assessment process five years after the enactment of the legislation. However, in addition to this, those First Nations that are not members of the Council for Yukon First Nations and the general public require a public process that will provide us ample opportunity to revisit and review many of the substantive issues and concerns that have not been addressed, but should be considered another day.

In our view, especially based on our experience with the negotiations of Bill C-2 between Canada, Yukon and CYFN, a legislative commitment to a public review of the act five years following its enactment is critical. The CEEA review proved to be extremely useful. We believe that this review could be useful as well.

Bill C-2 will establish a process that is more complicated than a small jurisdiction such as the Yukon requires. Key issues require further attention and discussion: the status of the decision documents, the effects and compliance monitoring, class, area and strategic level assessments and the consolidated process for enforcement.

The act should contain a provision that establishes a regulatory advisory committee. This approach is found in the CEEA law and could be modelled after it.

Our First Nations want to be assured that we have every opportunity to a meaningful review of the draft regulations that will be developed with the implementation of this act. It is our opinion that stakeholders should also be given this opportunity. In light of our experience with the development of this act, we would like explicit assurance in the proposed legislation that our First Nations will be directly involved in the development of the regulations.

Time is short and I want to assure the committee that a formal statement of our proposals along with the supporting materials will be provided to the committee clerk within the next 24 hours. Upon receipt, I would like to have that material form part of the official record of our intervention and to have copies made available to all members of the committee.

I also want to say, again, that it is unfortunate that CYI, the Canadian government and the government of Yukon did not see fit to consult and involve those First Nations who are not parties

Kwanlin Dun a deux amendements à proposer au projet de loi C-2. Il devrait renfermer une disposition qui obligerait le ministre, avec la pleine participation des Premières nations du Yukon, à tenir un examen public complet des dispositions et de l'application de la loi dans les cinq ans suivant son entrée en vigueur.

La même démarche a été adoptée en vertu de l'actuelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, aux paragraphes 72(1) et 72(2). Il est clair qu'elle a également été retenue dans le nouveau projet de loi C-9.

Dans l'Accord-cadre définitif du Yukon, signé en 1995, l'article 19.3 du chapitre 12, Évaluation des activités de développement, exige que les parties procèdent à un examen complet qui nous donnera amplement l'occasion de revoir et d'examiner un grand nombre des questions de fond et des préoccupations dont il n'a pas été tenu compte, mais qu'il faudrait prendre en considération une autre fois.

À notre avis, en nous fondant en particulier sur l'expérience que nous avons acquise lors de la négociation du projet de loi C-2 entre le Canada, le Yukon et le Conseil des Premières nations du Yukon, il est crucial qu'un engagement imposé par la loi soit pris pour que la loi soit réexaminée cinq ans après sa promulgation. L'examen de la LCEE s'est avéré extrêmement utile. Selon nous, l'examen proposé ici le serait également.

Le projet de loi C-2 établira un processus trop compliqué pour un petit territoire comme le Yukon. Des questions clés nécessitent plus d'attention et appellent d'autres discussions: les décisions écrites, les effets et le contrôle de l'application, les catégories, les évaluations locales et de niveau stratégique ainsi que le processus intégré d'application.

La loi devrait comprendre une disposition qui établit un comité consultatif de réglementation. La LCEE prévoit cette disposition, et on pourrait s'inspirer de ce modèle.

Nos Premières nations veulent l'assurance d'avoir toute possibilité d'étudier de façon sérieuse les projets de règlement d'application. À notre avis, les parties intéressées devraient également avoir cette possibilité. À la lumière de l'expérience acquise dans l'élaboration de la loi, nous voudrions avoir l'assurance explicite, dans la loi proposée, que nos Premières nations participeront directement à l'élaboration des règlements.

Nous disposons de peu de temps, et je tiens à garantir au comité qu'un énoncé officiel de nos propositions, accompagné d'une documentation à l'appui, sera communiqué au greffier dans les 24 heures. Nous voudrions que cet énoncé et cette documentation fassent partie du compte rendu officiel de notre intervention et que des exemplaires soient remis à tous les membres du comité.

Je tiens à la répéter, il est regrettable que le Conseil, le gouvernement du Canada et le gouvernement du Yukon n'aient pas jugé bon de consulter et de faire participer les Premières

to the UFA. It is critical and Kwanlin Dun is still under the Indian Act. We are status Indian people and we are in full command of our Aboriginal rights, which we have not surrendered.

We do not have a treaty with the government but we want to make it very clear to all parties that before any development happens in our land and before this proposed legislation is proclaimed, those provisions are critical to see this working in our territory. That holds true especially in the territories of the Kaska, which is in southern Yukon where most of the development will occur. They do not have a treaty and so their involvement is of critical importance.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith.

Mr. Dick: On behalf of the Kaska Nation, I would like to thank the members of this committee for allowing us this opportunity to present our views on Bill C-2. The Kaska are one of the Aboriginal peoples of Canada. Our traditional territory comprises some 93,000 square miles of land stretching from southeastern British Columbia through southeast Yukon and into parts of western Northwest Territories. We are not members of the CYFN. Part of our tradition of territories is located in the Yukon and comprises some 45,000 square miles of land that represents approximately 25 per cent of the Yukon.

The Kaska Nation formally recognizes that the claims to un-surrendered Aboriginal rights titles and interests in and to our traditional territory remain unsettled today. For the purposes of negotiating land claim treaties with Canada the Ross River Dena Council, the Liard First Nation Council, and the Kaska Dena Council represent the Kaska Nation.

We have been attempting to negotiate a number of important related agreements: two First Nations final agreements in the Yukon; two self-government agreements in the Yukon; a transboundary agreement into the Yukon, including self government provisions of those agreements; a transboundary agreement into the Northwest Territories; two transboundary agreements in British Columbia; and a treaty in British Columbia.

I would like to be able to tell the members of this committee that the Kaska Nation is close to achieving a settlement of our claims, particularly in the Yukon. Unfortunately, that is not the case.

The Government of Canada has recently allowed the negotiation mandate to expire and has abandoned negotiations with the Kaska. As a result, we have been left with no option but to turn to the courts to protect our rights in our traditional territory. We would much prefer to resolve our issues at the land claims table, but we are unable to do so because the Government of Canada no longer has a mandate to negotiate with us.

nations qui ne sont pas partie à l'Accord-cadre définitif. Cela est essentiel, et la Première nation de Kwanlin Dun est toujours soumise à la Loi sur les Indiens. Nous sommes des Indiens inscrits et nous possédons tous nos droits autochtones, que nous n'avons jamais cédés.

Nous n'avons pas de traité avec le gouvernement, mais nous tenons à dire clairement à toutes les parties que, avant toute activité de développement sur nos terres et avant la promulgation du projet de loi, il est essentiel d'adopter ces dispositions si on veut que la démarche soit fructueuse dans notre territoire. Cela est particulièrement vrai dans le territoire Kaska, dans le sud du Yukon, où se fera la majeure partie du développement. Les Kaska n'ont pas de traité, et leur participation revêt une importance cruciale.

Le président: Merci, monsieur Smith.

M. Dick: Au nom de la nation Kaska, je remercie les membres du comité de nous avoir donné cette occasion d'exprimer notre point de vue sur le projet de loi C-2. Les Kaska sont l'un des peuples autochtones du Canada. Notre territoire traditionnel s'étend sur quelque 93 000 milles carrés, du sud-est de la Colombie-Britannique jusqu'au sud-est du Yukon et dans certaines parties de l'ouest des Territoires du Nord-Ouest. Nous ne faisons pas partie du Conseil des Premières nations du Yukon. Une partie de nos territoires traditionnels se trouve au Yukon. Il fait quelque 45 000 milles carrés et représente environ 25 p. 100 du Yukon.

La nation Kaska reconnaît officiellement que ne sont toujours pas réglées aujourd'hui les revendications à l'égard des droits, titres et intérêts autochtones concernant notre territoire traditionnel. Aux fins de la négociation avec le Canada de traités sur les revendications territoriales, la nation Kaska est représentée par le Conseil Dena de Ross River, le Conseil de la Première nation Liard et le Conseil Kaska Dena.

Nous avons tenté de négocier un certain nombre d'accords connexes importants: deux accords définitifs avec des Premières nations au Yukon, deux accords d'autonomie gouvernementale au Yukon, un accord transfrontalier au Yukon, y compris les dispositions sur l'autonomie gouvernementale de ces accords, un accord transfrontalier dans les Territoires du Nord-Ouest, deux accords transfrontaliers en Colombie-Britannique et un traité en Colombie-Britannique.

Je voudrais pouvoir dire aux membres du comité que la nation Kaska est sur le point de parvenir à un règlement sur ses revendications, notamment au Yukon. Malheureusement, ce n'est pas le cas.

Le gouvernement du Canada vient de laisser expirer le mandat de négociation et il a abandonné les négociations avec les Kaska. Par conséquent, il ne nous reste d'autre possibilité que de nous adresser aux tribunaux pour protéger nos droits à l'égard de notre territoire traditionnel. Nous préfererions nettement régler nos problèmes par la négociation, mais cela nous est impossible, puisque le gouvernement du Canada n'a plus le mandat de négocier avec nous.

The Kaska are of the view that Bill C-2 contains two very serious flaws, as follows: Bill C-2 does not protect the interests of First Nations, such as the Kaska, who have yet to achieve the settlement of their land claims in Yukon; Canada has not honoured its obligation under chapter 12 16.1 of the Yukon Umbrella Final Agreement. Those obligations are supposed to be honoured prior to the enactment of Bill C-2.

Turning to the purposes of Bill C-2 in respect of the first matter, it is clear that Bill C-2 fails to adequately promote and protect the interests of First Nations, such as the Kaska, who have yet to achieve a settlement of our claims in Yukon.

The purpose of Bill C-2 is set out in clause 5(2). From the Kaska perspective, clauses 5(2)(d), (f) and (g) are of particular importance. These read as follows:

5. (2) The purposes of this Act are

(d) to protect and promote the well-being of Yukon Indian persons and their societies and Yukon residents generally, as well as the interests of other Canadians;

(f) to recognize and, to the extent practicable, enhance the traditional economy of Yukon Indian persons and their special relationship with the wilderness environment;

(g) to guarantee opportunities for the participation of Yukon Indian persons — and to make use of their knowledge and experience — in the assessment process;

In clause 2, on page 9, it states: "Yukon Indian person" means a person enrolled under a final agreement.

Accordingly, it is clear that Bill C-2 has been structured to protect and promote the interests of only those Yukon Indian people who have managed to achieve a final agreement. We consider this to be unfair and inequitable.

The Kaska believe that Bill C-2 should protect and promote the interests of all Yukon Indian people, regardless of whether their First Nation has been able to achieve a land claims agreement.

From our perspective, the fact that Canada has abandoned the land claims negotiations prior to concluding all the necessary final agreements, transboundary agreements and self-government agreements makes this even more important. The Kaska traditional territory represents 25 per cent of Yukon, and we should not be excluded from the purposes of this act.

Bill C-2 clearly fails to protect the interests of transboundary land claimants such as the Kaska Dena Council of northern B.C., regardless of whether they have achieved a treaty. Again, we believe this is unfair and inequitable. We are of the view that Bill C-2 should not discriminate against First Nations from outside the Yukon that have recognized claims to lands in the Yukon Territory.

Les Kaska sont d'avis que le projet de loi C-2 comprend deux graves lacunes. Il ne protège pas les intérêts des Premières nations, comme les Kaska, qui n'ont pas encore réglé leurs revendications territoriales au Yukon. Le Canada n'a pas honoré l'obligation qui est la sienne aux termes du chapitre 12, article 16.1, de l'Accord-cadre définitif du Yukon. Normalement, ces obligations doivent être honorées avant que le projet de loi C-2 ne soit édicté.

Si on se reporte aux objectifs du projet de loi C-2, à propos de la première question, on constate clairement que le projet de loi ne prévoit pas une promotion et une protection suffisantes des intérêts des Premières nations qui, comme les Kaska, n'ont pas encore réglé leurs revendications au Yukon.

Les objectifs du projet de loi C-2 sont définis au paragraphe 5(2). Dans l'optique des Kaska, les alinéas 5(2)d, f) et g) revêtent une importance particulière. Les voici:

5. (2) Elle vise les objectifs suivants:

d) protéger et favoriser tant le bien-être des Indiens du Yukon, de leurs collectivités et des autres résidents du Yukon que les intérêts des autres Canadiens;

f) reconnaître l'existence de l'économie traditionnelle des Indiens du Yukon et d'une relation particulière entre eux et l'environnement dans son état sauvage, et valoriser l'une et l'autre dans la mesure du possible;

g) assurer aux Indiens du Yukon la possibilité de participer au processus d'évaluation et, dans le cadre de celui-ci, faire appel à leurs connaissances et à leur expérience.

À l'article 2, en page 6, on lit: «Indien du Yukon» [...] toute personne inscrite comme telle en application d'un accord définitif...

Il est donc clair que le projet de loi C-2 a été structuré de façon à protéger et à promouvoir les intérêts des seuls Indiens du Yukon qui ont réussi à conclure un accord définitif. Nous estimons que cela est injuste et inéquitable.

Les Kaska estiment que le projet de loi C-2 devrait protéger et promouvoir les intérêts de tous les Indiens du Yukon, que leur Première nation ait pu ou non conclure un accord sur ses revendications territoriales.

À notre point de vue, cela est d'autant plus important que le Canada a laissé tomber les négociations sur les revendications territoriales, des accords transfrontaliers et des accords d'autonomie gouvernementale. Le territoire traditionnel des Kaska représente 25 p. 100 du Yukon, et les objectifs de cette loi ne devraient pas nous exclure.

Il est évident que le projet de loi C-2 ne protège pas les intérêts de ceux qui ont des réclamations transfrontalières comme le Conseil Kaska Dena du nord de la Colombie-Britannique, qu'ils soient signataires d'un traité ou non. Encore une fois, nous croyons que c'est injuste et inéquitable. Selon nous, le projet de loi ne devrait faire aucune discrimination à l'encontre des Premières nations de l'extérieur du Yukon qui ont des revendications reconnues à l'égard de terres situées au Yukon.

As mentioned above, the Kaska are also concerned that Canada has failed to honour its obligations under chapter 12.16.1 of the Umbrella Final Agreement. That paragraph reads as follows:

Government shall make best efforts to negotiate with other relevant jurisdictions in consultation with affected Yukon First Nations, agreements or cooperative arrangements that provide for development assessments equivalent to the screening and review requirements in the Yukon for enterprises or activities located outside the Yukon that may have significant adverse environmental or socio-economic effects on the Yukon.

We understand that chapter 12.16.1 requires Canada to make best efforts to negotiate with the Government of British Columbia and the Government of the Northwest Territories, in consultation with the Ross River Dena Council and the Liard First Nation agreements. These are cooperative arrangements that provide for development assessment equivalent to the screening and review requirements in Bill C-2 for enterprises or activities located in British Columbia or Northwest Territories that may have significant adverse environmental or socio-economic effects on the Yukon.

For the Kaska, the requirements of chapter 12.16.1 are very important because significant portions of our traditional territory are located in British Columbia and Northwest Territories.

Moreover, there are proposed enterprises or activities in those jurisdictions that may have significant adverse environmental or socio-economic effects on the Yukon. For example, in British Columbia, the proposed Liard River hydro project represents the largest hydro project on the books for British Columbia. That project would no doubt have significant adverse environmental or socio-economic effects on the Yukon.

Similarly, there are potential large-scale mining developments proposed for the Northwest Territories portion of the Kaska traditional territory. Again, those developments may have significant adverse environmental or socio-economic effects on the Yukon.

The parties to the Umbrella Final Agreement agreed it in its implementation plan that the provisions of chapter 12.16.1 would be implemented prior to the enactment of Bill C-2. However, to date, Canada has not made best efforts, or any effort at all, to comply with the provisions of chapter 12.16.1.

Similarly, there have been no consultations with the Kaskas in respect of these matters. The Kaska are of the view that chapter 12.16.1 should be honoured prior to the enactment of Bill C-2.

Comme on l'a déjà dit, les Kaska estiment que le Canada a manqué aux obligations que lui confère l'article 12.16.1 de l'Accord-cadre définitif, dont voici le texte:

Le gouvernement s'efforce de négocier avec les autres ressorts compétents, en consultation avec les Premières nations du Yukon touchées, des ententes ou des accords de coopération prévoyant des évaluations d'activités de développement équivalentes aux obligations prévues en matière d'examen préalable et d'examen de projets au Yukon, à l'égard des entreprises ou activités situées à l'extérieur du Yukon susceptibles d'entraîner des effets environnementaux ou socioéconomiques négatifs importants au Yukon.

Selon nous, l'article 12.16.1 exige que le Canada fasse de son mieux pour négocier des accords avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, en consultation avec le Conseil Dena de Ross River et la Première nation Liard. Ce sont des accords de coopération prévoyant des évaluations d'activités de développement équivalentes aux exigences d'examen préalable et d'examen figurant dans le projet de loi C-2 pour les entreprises ou les activités situées en Colombie-Britannique ou dans les Territoires du Nord-Ouest qui peuvent avoir des effets environnementaux ou socioéconomiques négatifs importants au Yukon.

Pour les Kaska, les exigences de l'article 12.16.1 sont très importantes parce que des parties importantes de notre territoire traditionnel sont situées en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest.

En outre, il y a des entreprises ou activités proposées dans cette province ou ces territoires qui peuvent avoir des effets environnementaux ou socioéconomiques négatifs importants au Yukon. Par exemple, en Colombie-Britannique, le projet d'aménagement hydroélectrique sur la Liard est le plus important qui soit envisagé en Colombie-Britannique. Il est certain qu'il aura des effets environnementaux ou socioéconomiques négatifs importants au Yukon.

De la même manière, dans la portion du territoire traditionnel des Kaska située dans les Territoires du Nord-Ouest, on envisage des exploitations minières qui pourraient prendre une grande envergure. Là encore, ces exploitations peuvent avoir des effets environnementaux ou socioéconomiques négatifs importants au Yukon.

Les parties à l'Accord-cadre définitif sont convenues dans le plan de mise en œuvre que les dispositions de l'article 12.16.1 seraient appliquées avant la promulgation du projet de loi C-2. Toutefois, jusqu'à maintenant, le Canada n'a pas fait de très grands efforts, ou il n'en a fait aucun, pour se conformer aux dispositions de ce paragraphe.

Il n'y a pas eu non plus de consultations avec les Kaska sur ces questions. Les Kaska estiment que l'article 12.16.1 devrait être respecté avant la promulgation du projet de loi C-2.

We are of the view that Bill C-2 should be amended to ensure that the interests of all Yukon Indian persons and recognized transboundary claimants are protected regardless whether they have been able to achieve a final self government or transboundary agreement. We are also of the view that Bill C-2 should not be enacted unless and until the provisions of chapter 12.16.1 have been honoured.

I appreciate this opportunity to present the views of the Kaska Nation.

The Chairman: Thank you. I would say to you as well as to our previous witnesses, we thank you. We only crossed the street to come here. All but one of you came a much longer way.

Mr. Dick: where in the undertaking, agreement, or UFA does it say that chapter 12.16.1, has to be honoured before Bill C-2 is brought into effect? My view is that it says that it should be done. I do not see a time reference anywhere in particular.

Mr. Dick: It is set out in the implementation plan of the Umbrella Final Agreement. Therefore, it is one of the provisions of the plan.

The Chairman: Thank you. I will look it up.

Senator Milne: What is the population of the groups that you represent? Mr. Dick, how many Kaska are there?

Mr. Dick: The Kaska Nation is made up of about 3,000 members.

Senator Milne: Mr. Smith or Mr. O'Brien?

Mr. Smith: Kwanlin Dun has approximately 1,000 members.

Senator Christensen: Mr. Dick, does the 3,000 include the British Columbia bands as well.

Mr. Dick: That is correct.

Senator Christensen: There are the two bands in the Yukon and the three in B.C?

Mr. Dick: That is correct.

Senator Christensen: In reading your submission previously, I was certainly very concerned with your statements that you had not been properly consulted, and you feel that you must have more input in this bill. Were there any efforts made to consult with either of your bands prior to just recently?

Mr. O'Brien: Kwanlin Dun participated in the negotiations, but our interests during the consultation process were not recognized. We were totally ignored. It was a process of being more of an observer than anything else.

Nous estimons que le projet de loi C-2 devrait être amendé de façon à garantir que les intérêts de tous les Indiens du Yukon et de tous ceux qui ont des revendications transfrontalières reconnues soient protégés, qu'ils aient pu ou non conclure des accords définitifs sur l'autonomie gouvernementale ou des ententes transfrontalières. Nous sommes également d'avis que le projet de loi C-2 ne devrait pas être promulgué tant que les dispositions de l'article 12.16.1 n'auront pas été respectées.

Je vous remercie de m'avoir permis d'exposer l'opinion de la nation Kaska.

Le président: Merci. Je vous dirai, comme au témoin précédent, que c'est à nous de vous remercier. Pour venir ici, nous n'avons fait que traverser la rue. À l'exception d'un seul, vous êtes tous venus de beaucoup plus loin.

Monsieur Dick, où, dans les engagements, l'accord ou l'Accord-cadre définitif, dit-on que les dispositions de l'article 12.16.1 doivent être respectées avant que le projet de loi C-2 n'entre en vigueur. Selon moi, il est dit qu'il faut se conformer à ces dispositions, mais je ne vois nulle part des précisions sur les délais.

M. Dick: Cela est dit dans le plan de mise en œuvre de l'Accord-cadre définitif. C'est l'une des dispositions du plan.

Le président: Merci. Je vais consulter ce document.

Le sénateur Milne: Combien de personnes composent les groupes que vous représentez? Monsieur Dick, combien y a-t-il de Kaska?

M. Dick: La nation Kaska compte environ 3 000 membres.

Le sénateur Milne: Monsieur Smith ou monsieur O'Brien?

M. Smith: La Première nation de Kwanlin Dun a environ 1 000 membres.

Le sénateur Christensen: Monsieur Dick, les 3 000 comprennent-ils les bandes de la Colombie-Britannique également?

M. Dick: Oui.

Le sénateur Christensen: Il y a deux bandes au Yukon et trois en Colombie-Britannique?

M. Dick: C'est juste.

Le sénateur Christensen: En lisant votre mémoire avant la séance, j'ai trouvé très inquiétant que vous disiez que vous n'avez pas été correctement consultés, que vous auriez dû participer davantage à l'élaboration du projet de loi. A-t-on fait des efforts pour consulter l'une ou l'autre de vos bandes avant la période toute récente?

M. O'Brien: La Première nation de Kwanlin Dun a participé aux négociations, mais on n'a pas reconnu nos intérêts pendant le processus de consultation. On nous a complètement laissés de côté. Dans ce processus, nous avons été essentiellement des observateurs.

I would like to state clearly that Kwanlin Dun First Nation does not support this bill.

Senator Christensen: You did at first, did you not? Did you not participate in the process in 1996?

Mr. O'Brien: We had a technician working with CYFN.

Senator Christensen: When did you withdraw from the process?

Mr. O'Brien: We did not withdraw from the process.

Senator Christensen: You continued to support it and be a part of it?

Mr. O'Brien: We were part of it. However, our interests were not recognized. We felt as if we were totally ignored.

Senator Christensen: However, you continued in the process?

Mr. O'Brien: We continued in the process, yes.

Senator Christensen: Mr. Dick, what about the Kaska? Were you involved at an earlier stage?

Mr. Dick: We were involved in the early part of the development of the process. Later on, because of our capacities to deal with the issues, we pretty well left that to CYFN.

Senator Christensen: Did the Kwanlin Dun, the Liard, and Ross River receive funding to participate?

Mr. O'Brien: I can only speak for Kwanlin Dun. We did receive funding for one individual to attend as a technical person.

Senator Christensen: How much funding was received? Do you have any idea?

Mr. O'Brien: I do not know off the top of my head.

Senator Christensen: Do you know, Chief Hammond?

Mr. Dick: No, I do not. The Ross River Dena Council and the Liard First Nation had technical people involved in the process as well.

Senator Christensen: They did receive funding for participation?

Mr. Dick: They did.

Senator Christensen: Chief Hammond, you have been saying that the federal government withdrew from the land claim process and stopped the negotiating. Why did they stop the negotiations?

Mr. Dick: I believe there was a Memorandum of Understanding that needed to be signed off between Yukon First Nations, Ross River, and Liard First Nations within the meaning of the Indian Act. The minister gave those Yukon First

Je tiens à dire clairement que la Première nation de Kwanlin Dun n'est pas en faveur de ce projet de loi.

Le sénateur Christensen: Au départ, vous l'étiez, n'est-ce pas? N'avez-vous pas participé au processus en 1996?

M. O'Brien: Nous avions un technicien qui travaillait avec le Conseil des Premières nations du Yukon.

Le sénateur Christensen: Quand vous êtes-vous retirés du processus?

M. O'Brien: Nous ne l'avons pas fait.

Le sénateur Christensen: Vous avez continué de le soutenir et de vous y associer?

M. O'Brien: Nous y avons participé, mais nos intérêts n'ont pas été reconnus. Nous avons eu l'impression d'être complètement laissés de côté?

Le sénateur Christensen: Malgré tout, vous avez continué de participer?

M. O'Brien: Effectivement.

Le sénateur Christensen: Monsieur Dick, qu'ont fait les Kaska? Avez-vous participé à une étape antérieure?

M. Dick: Nous avons participé à la première partie du développement du processus. Par la suite, étant donné notre capacité de nous occuper de ces questions, nous nous en sommes remis au Conseil des Premières nations du Yukon.

Le sénateur Christensen: Les Premières nations de Kwanlin Dun, Liard et de Ross River ont-elles reçu des ressources financières pour participer?

M. O'Brien: Je ne peux me prononcer que pour celle de Kwanlin Dun. Nous avons reçu un financement permettant à une personne de participer comme technicien.

Le sénateur Christensen: Combien avez-vous reçu? En avez-vous une idée?

M. O'Brien: Je ne connais pas les chiffres sur le bout des doigts.

Le sénateur Christensen: Le savez-vous, chef Hammond?

M. Dick: Non, je l'ignore. Le Conseil Dena de Ross River et la Première nation Liard ont également des représentants pour participer aux aspects techniques du processus.

Le sénateur Christensen: Ils ont reçu des ressources pour participer?

M. Dick: Effectivement.

Le sénateur Christensen: Chef Hammond, vous avez dit que le gouvernement fédéral s'était retiré du processus des revendications territoriales et avait arrêté de négocier. Pourquoi a-t-il arrêté?

M. Dick: Je crois qu'un protocole d'entente devait être signé entre les Premières nations du Yukon et les Premières nations de Ross River et Liard, au sens de la Loi sur les Indiens. Le ministre leur avait donné un an pour conclure ce protocole. Nous avons

Nations a year to conclude a Memorandum of Understanding. We took part in those negotiations, and time ran out as of June 21 of last year.

Since then, Canada has basically walked away from the table, even though they do have a fiduciary responsibility for Ross River and Liard First Nations. We were in the process of concluding our final agreement; and at the time, I believe that we were not too far apart from concluding our final agreement.

The mandate that the minister received from treasury ran out at the end of the last fiscal year, in 2002. Because of certain circumstances, the Kaska were able to get an extension on that until June 21. When that date arrived, we could not agree with the comprehensive offer that was provided to the Kaska Nation.

Senator Christensen: There were other First Nations that were also negotiating their claim: Carcross, White River, Kluane. Their time ran out as well, but their negotiations continued.

Mr. Dick: That is correct. Those Yukon First Nations signed their Memorandum of Understanding to wrap up their negotiations. We felt that there were too many outstanding issues for the Kaska Nation to sign on the MOU.

Senator Christensen: Under the devolution process it is very clear that selected lands that have been withdrawn as a result of the negotiations are protected under an Order in Council. They can be, and are in fact, protected from any development or development process. Does that not give you any comfort?

Mr. Smith: If I may, as we are negotiating orders to protect the land for settlement, the government issues an Order in Council to withdraw lands. However, this is for a certain period of time, for five years. It is not forever.

Senator Christensen: Can it be renewed?

Mr. Smith: Yes, but it is at the behest of government whether or not to renew it. We do not have the right. We can request that it be renewed, but we do not have the right to say that Order in Council will be proclaimed again. There is a concern for a number of First Nations who have been at the table for a long time to resolve those outstanding issues.

You talked about why the government left the table. There was a time set for First Nations to conclude those outstanding issues, and there was a lot of pressure on First Nations to do so. Carcross, Kluane and Kwanlin Dun managed to get to the MOU. So did White River. However, White River has missed the second stage; so we have now three Yukon First Nations who are outside the negotiating process, whereas Kwanlin Dun, Carcross and Kluane still are working on trying to conclude those negotiations to become a party to the UFA.

pris part à ces négociations, mais le délai est arrivé à expiration le 21 juin, l'an dernier.

Depuis, le Canada a pour ainsi dire abandonné les négociations, bien qu'il ait des responsabilités de fiduciaire à l'égard des Premières nations de Ross River et Liard. Nous étions en train de conclure notre accord final; à ce moment-là, je crois que nous n'étions pas loin de la conclusion d'un accord définitif.

Le mandat que le ministre avait reçu du Trésor a expiré à la fin du dernier exercice, en 2002. À cause de certaines circonstances, les Kaska ont pu obtenir un prolongement jusqu'au 21 juin. Lorsque cette date est arrivée, nous n'avons pu accepter l'offre globale qui a été faite à la nation Kaska.

Le sénateur Christensen: D'autres Premières nations négociaient également leurs revendications: Carcross, White River, Kluane. Leurs délais ont également expiré, mais leurs négociations se sont poursuivies.

M. Dick: C'est exact. Ces Premières nations du Yukon ont signé leur protocole d'entente pour conclure leurs négociations. Nous avons estimé qu'il restait encore trop de problèmes à régler pour que la nation Kaska signe le protocole d'entente.

Le sénateur Christensen: Dans le cadre du processus de dévolution, il est très clair que certaines terres qui ont été mises de côté par suite des négociations sont protégées par décret du conseil. Elles peuvent être et sont effectivement protégées de tout développement ou processus de développement. Cela vous rassure-t-il?

M. Smith: Si je peux me permettre, nous négocions des décrets pour protéger des terres, et le gouvernement prend un décret pour mettre ces terres de côté. Toutefois, le décret est limité dans le temps. Il est limité à cinq ans. Ce n'est pas permanent.

Le sénateur Christensen: Le décret peut-il être renouvelé?

M. Smith: Oui, mais il appartient au gouvernement de le renouveler ou non. Nous n'avons pas le droit. Nous pouvons demander le renouvellement, mais nous n'avons pas le droit de dire que le décret sera pris de nouveau. Cela inquiète un certain nombre de Premières nations qui négocient depuis longtemps afin de régler ces problèmes encore en souffrance.

Vous avez parlé de l'abandon des négociations par le gouvernement. Un certain délai a été imparti aux Premières nations pour régler les problèmes en souffrance et on a exercé de fortes pressions sur elles pour qu'elles le fassent. Les Premières nations de Carcross, de Kluane et de Kwanlin Dun ont réussi à signer le protocole d'entente. White River aussi. White River a cependant raté la deuxième étape. Nous avons donc maintenant trois Premières nations du Yukon qui restent en marge du processus de négociation, alors que Kwanlin Dun, Carcross et Kluane essaient toujours de conclure ces négociations pour adhérer à l'Accord-cadre définitif.

As of now, we still are not party to the UFA. As a result, those First Nations who have signed for the most part are working together as self-governing First Nations. They really have very little to do with those First Nations who have not reached an agreement.

That is because they feel, in order to get their business done, they cannot wait for the ones who have not concluded. They want to get on with their business. This is why Bill C-2 is being passed right now, to meet the concerns of those First Nations who have reached their final agreement.

The Chairman: That is not why Bill C-2 will get passed, Mr. Smith.

Mr. O'Brien, just before we go to another question, you said that you oppose this bill. Would you tell us, in short, why you oppose it? Is it because of the principle that you are specifically excluded from it, in your view, or is it because of the substance of the bill?

Mr. O'Brien: I would have to say a little of both. First, given our location, we are strategically located in the centre of the Yukon. We are also right smack in the middle of the city limits. So the municipality being excluded puts some hardship on our First Nation.

Second, through the consultation process, I would like to say we were there but we were ignored. Our interests were not recognized.

The Chairman: When you were in the process of being ignored, did you speak and did you present your arguments, or were you simply not referred to? As I mentioned before, people who go into a negotiation, and whose views do not get accepted as part of the outcome of the negotiation, will often say afterwards, we were ignored and we were not properly consulted. However, that is not necessarily the case.

There is an old saying to which I often refer. On Friday morning you can consult the condemned man whether he would like you to chop off his head, and he will likely say that he would rather you did not. On Saturday morning you chop off his head and say, but we consulted with him.

Did you have a chance to present your argument and the argument simply did not prevail, or were you not heard?

Mr. O'Brien: Mr. Smith was our technician at the consultation process. However, just to elaborate a little bit, if I understand what you are saying about consultation, if you can chop off my head I was consulted.

If I told you I am going to break into your house, and I told you three or four times and I finally did it, does that give you the right to call the law on me? I consulted. Is that the same scenario?

The Chairman: The short answer is yes. So it is a bit of both that you are worried about.

Pour l'instant, nous ne sommes pas encore partie à cet accord-cadre définitif. Par conséquent, les Premières nations qui ont signé travaillent pour la plupart comme Premières nations en régime d'autonomie gouvernementale. Elles ont au fond assez peu à voir avec les Premières nations qui n'ont pas conclu d'accord.

C'est parce qu'elles ont l'impression que, pour faire le travail, elles ne peuvent attendre celles qui ne sont pas parvenues à une conclusion. Elles veulent se mettre à l'œuvre. C'est pourquoi on propose maintenant d'adopter le projet de loi C-2. Il s'agit de répondre aux préoccupations ces Premières nations qui ont conclu leur accord définitif.

Le président: Ce n'est pas pour cette raison que le projet de loi C-2 sera adopté, monsieur Smith.

Monsieur O'Brien, avant que nous ne passions à une autre question, vous avez dit que vous étiez opposés au projet de loi. Pourriez-vous expliquer brièvement pourquoi? Est-ce parce que vous avez été expressément laissés de côté, selon votre point de vue, ou à cause de la substance du projet de loi?

M. O'Brien: Je dois dire que c'est pour les deux raisons. Tout d'abord, nous sommes situés stratégiquement, au centre du Yukon. Nous sommes également au beau milieu de la ville. Le fait que la municipalité soit exclue impose des difficultés à notre Première nation.

Deuxièmement, pour ce qui est du processus de consultation, je dois dire que nous y avons participé, mais qu'on n'a absolument pas tenu compte de nous. On n'a pas reconnu nos intérêts.

Le président: Lorsqu'on ne tenait pas compte de vous, êtes-vous intervenus et avez-vous présenté vos arguments ou bien est-ce qu'on n'a tout simplement pas parlé de vous? Comme je l'ai déjà dit, ceux qui s'engagent dans une négociation et dont les positions n'influencent pas les résultats disent souvent après coup qu'on n'a pas tenu compte d'eux et qu'ils n'ont pas été consultés. Mais ce n'est pas nécessairement ce qui se passe.

Il y a une histoire que je raconte souvent. Le vendredi matin, vous pouvez consulter un condamné et lui demander s'il veut qu'on lui coupe la tête. Il dira probablement qu'il préférerait qu'on ne le fasse pas. Le samedi matin, vous lui coupez la tête en disant: nous l'avons consulté.

Avez-vous eu la possibilité de présenter votre thèse, qui n'a pas été acceptée, ou bien est-ce que vous n'avez pas pu vous faire entendre?

M. O'Brien: Monsieur Smith était notre technicien pendant les consultations. Mais pour préciser un peu, si je comprends bien ce que vous dites de la consultation, si vous pouvez me trancher la tête, j'ai été consulté.

Si je vous disais que je vais entrer par effraction chez vous et si je vous le disais trois ou quatre fois et finissais par le faire, cela vous donnerait-il le droit de faire intervenir les forces de l'ordre contre moi? J'ai consulté. Est-ce que c'est le même scénario?

Le président: La réponse brève est oui. Vos inquiétudes sont donc un peu des deux ordres.

Mr. Smith: For the most part, the representations made by ourselves were based on the fact we do not have an agreement and we do not have the assurances under the UFA to participate in the review process and the drafting of those regulations. Those are party to each of the parties, CYFN, the Yukon and the federal government.

We made representations, not on these two amendments but on the whole of the act as well; but because we are not self-governing, our interests are a lot different from those First Nations who have settled their land claims. As a result, those First Nations who have settled are in the majority, 60/40, so obviously we are outvoted. As a result, our representations were dismissed.

The Chairman: Can I ask you a specific question, Mr. Smith? What is there in either the UFA or in Bill C-2 that will stand in the way of a successful land claims negotiation? I cannot see anything in the UFA or Bill C-2 that specifically impedes land claims negotiations.

Mr. Smith: That is not our point. That is the point the Kaska are making. We want to see the act recognize all Yukon First Nations. We want to see a process that invites full public review participation when that happens in the five-year period. We want to get involved and have the right to participate in the development of the regulations. We have lived with being excluded from the UFA and from the CYFN. For example, appointments to all land claims committees are done by the CYFN. We are excluded from that process. We are excluded from appointments to various committees or boards that deal with government.

We want to ensure that not only CYFN but also those First Nations who are not party to that are included in the process. That is the point we wanted to make.

Senator Cochrane: Chief Hammond, could you be more specific and tell us in what ways Bill C-2 does not protect the Kaska Nation?

Mr. Dick: The legislation does not go far enough. The traditional territory of the Kaska Nation transbounds the B.C.- Yukon border as well as the border with the Northwest Territories. There are proposed projects that could have adverse effects on the residents in Yukon, in particular to our communities and to the socio-economic framework of our members.

I have referred to a couple of projects that could have an adverse effect on Yukon, in particular a hydro development or a major mine in the Northwest Territories. We have two mines in the Northwest Territories that have access to that mine site through the Yukon. That may have an adverse effect on our traditional territory. That is to what we were speaking.

M. Smith: Pour l'essentiel, les démarches que nous avons faites reposaient sur le fait que nous n'avons pas d'accord et que nous n'avons pas l'assurance, aux termes de l'Accord-cadre définitif, de participer au processus d'examen et à la rédaction des règlements. Chacune des parties, le Conseil des Premières nations du Yukon, le Yukon et le gouvernement fédéral y participent.

Nous avons fait valoir notre point de vue non sur ces deux amendements, mais sur l'ensemble de la loi. Toutefois, comme nous n'avons pas de régime d'autonomie gouvernementale, nos intérêts sont bien différents de ceux des Premières nations qui ont réglé leurs revendications territoriales. Par conséquent, les Premières nations qui ont réglé sont majoritaires, dans une proportion de 60 contre 40. Évidemment, nous sommes mis en minorité, et notre point de vue a été écarté.

Le président: J'aurais une question très précise à vous poser, monsieur Smith. Est-ce que c'est l'Accord-cadre définitif ou le projet de loi C-2 qui empêche de négocier avec succès vos revendications territoriales? Je ne vois ni dans l'un ni dans l'autre d'obstacle qui empêche expressément les négociations sur les revendications territoriales.

M. Smith: Ce n'est pas ce que nous voulons dire. C'est là le point de vue des Kaska. Nous voulons que la loi reconnaisse toutes les Premières nations du Yukon. Nous souhaitons un processus favorisant une pleine participation à l'examen public, lorsqu'il se fera au cours des cinq prochaines années. Nous voulons participer et nous avons le droit de participer à l'élaboration des règlements. Nous avons pu nous débrouiller en restant en marge de l'Accord-cadre définitif et du Conseil des Premières nations du Yukon. Par exemple, c'est le Conseil qui nomme tous ceux qui participent aux comités des revendications territoriales. Nous sommes exclus de ce processus. Nous n'obtenons aucune nomination pour participer aux divers comités et commissions qui traitent avec le gouvernement.

Nous voulons nous assurer que non seulement le Conseil, mais aussi les Premières nations qui n'en font pas partie participent au processus. Voilà le point de vue que nous défendons.

Le sénateur Cochrane: Chef Hammond, pourriez-vous être plus précis et nous dire en quoi le projet de loi C-2 ne protège pas la nation Kaska?

M. Dick: Le projet de loi ne va pas assez loin. Le territoire traditionnel de la nation Kaska chevauche la frontière entre la Colombie-Britannique et le Yukon et la frontière avec les Territoires du Nord-Ouest. Des projets sont proposés qui pourraient nuire aux habitants du Yukon, notamment au niveau des collectivités et de notre cadre socioéconomique.

J'ai parlé d'un ou deux projets qui pourraient nuire au Yukon, notamment un aménagement hydroélectrique ou une grande exploitation minière dans les Territoires du Nord-Ouest. Nous avons deux mines dans les Territoires du Nord-Ouest qui ont accès au site minier en passant par le Yukon. Cela a un effet préjudiciable sur notre territoire traditionnel. Voilà de quoi nous voulons parler.

The Chairman: Do you mean something getting into some water that would affect you by way of a downstream effect of some kind? How could something occurring in another territory affect you in the Yukon?

Mr. Dick: We have experienced some negative impact already from past projects, in particular the Canol project that took place in 1942. We have mines that are on the books now in Northwest Territories just across the Yukon-Northwest Territories border. They will be hauling ore out of those areas. There may be negative effects from that.

Right now, we have been dealing with the impact of Faro mine, which is a lead zinc mine. That has been in the works for the last 30 years. Even though the mine has been closed down, we are quite concerned about the environmental impact of the tailings or what is left once the mine is abandoned. We are quite concerned about mines being developed and then abandoned. We are concerned about the consequences of this mining activity.

Another project that we are quite concerned about is the Liard River hydro project. It is still on the books of the B.C. government and will be under development until 2040. They have a proposed site "C" dam on the Liard River just downstream from Liard hot springs. Part of that development would flood lands all the way into the Yukon. The Liard hot springs will be 500 feet underwater.

Senator Christensen: You were saying that because you do not have the land claim you do not have input on regulations, yet anyone in the Yukon is able to have input into the regulations. They do not have to have a land claim or settlement to do that.

Mr. Dick: That is correct. We are not saying that because we are not at the table we do not have a say in how this is developed. We just want to ensure that the committee takes our interests and concerns into consideration.

Senator Christensen: It is my understanding that CYFN has to consult with all Yukon First Nations, not just those that have settlements.

Mr. O'Brien: I will speak strictly from my experience. Unless I am invited I do not attend the leadership meeting at CYFN. When I do attend, I am there strictly as an observer. I do not really have voting capacity at the table. Whenever an available position comes up, I say I am not present as an observer at a CYFN leadership meeting so I do not have a say on who sits on what board that has come out of the CYFA.

Senator Christensen: I assume there would be a letter sent to all of the Yukon First Nations chiefs, whether or not they were members of CYFN, or whether they had a settled land claim or not, requesting names to be submitted for board members.

Le président: Vous pensez par exemple à des déversements dans l'eau qui pourraient vous toucher en aval, par exemple? Comment quelque chose qui se passe dans un autre territoire peut-il vous toucher au Yukon?

M. Dick: Nous observons déjà des effets négatifs à cause de projets passés, notamment le projet Canol réalisé en 1942. Il y a des mines qu'on envisage maintenant d'exploiter dans les Territoires du Nord-Ouest, juste de l'autre côté de la frontière entre le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. On transportera du minerai à partir de ces zones-là. Cela pourrait avoir des effets préjudiciables.

En ce moment, nous devons faire face aux répercussions de la mine Faro, une mine de plomb et de zinc. Cela dure depuis 30 ans. Même si la mine a fermé, nous sommes très inquiets de l'impact environnemental des stériles ou de ce qui reste, une fois la mine abandonnée. Nous sommes très inquiets de ces mines qu'on exploite pour les abandonner ensuite. Nous craignons les conséquences de cette activité minière.

Un autre projet qui nous inquiète beaucoup est l'aménagement hydroélectrique sur la Liard. Le gouvernement de la Colombie-Britannique envisage toujours ce projet, dont l'aménagement durera jusqu'en 2040. Le site proposé pour le barrage «C», sur la Liard est situé juste en aval des Liard Hot Springs. Une partie de cet aménagement inonderait des terres jusqu'au Yukon. Les sources chaudes se retrouveraient à 500 pieds sous l'eau.

Le sénateur Christensen: Vous dites que, parce que vos revendications territoriales ne sont pas réglées, vous ne pouvez donner votre point de vue sur les règlements, mais tous les habitants du Yukon peuvent le faire. Ils n'ont pas besoin pour cela de revendications territoriales ou de règlement de ces revendications.

M. Dick: C'est exact. Nous ne disons pas que, parce que nous ne sommes pas à la table des négociations, nous n'avons pas un mot à dire sur l'élaboration des règlements. Nous voulons simplement nous assurer que le comité tienne compte de nos intérêts et de nos préoccupations.

Le sénateur Christensen: Je crois comprendre que le Conseil des Premières nations du Yukon doit consulter toutes les Premières nations du territoire, et pas seulement celles qui ont réglé leurs revendications.

M. O'Brien: Je vais m'en tenir à mon expérience. À moins d'être invité, je n'assiste pas à la réunion des dirigeants du Conseil des Premières nations du Yukon. Lorsque j'y assiste, c'est strictement à titre d'observateur. Je n'ai pas vraiment le droit de voter. Lorsqu'un poste s'ouvre, je dis que je ne suis pas présent comme observateur à une réunion des dirigeants de Conseil; ainsi, je n'ai rien à dire sur la composition du conseil d'administration du Conseil des Premières nations du Yukon.

Le sénateur Christensen: Je présume qu'on envoie une lettre à tous les chefs des Premières nations du Yukon, qu'ils soient membres ou non du Conseil, ou qu'ils aient réglé ou non leurs revendications territoriales, demandant qu'on soumette des candidatures au conseil d'administration.

Mr. O'Brien: I am not saying that CYFN is putting incapable people on these boards. They have done a significantly good job in the past. I have always said that we need to look for neutral ground where we can work together. I came on as chief and this is what I inherited. I have been working hard to try to develop some sort of working relationship with them.

I would say the odd time we have received a letter; but, in most cases, no, we do not. The communication is not there. We operate with very minimal human resources, which is one of the problems we have because of financial restraints and cutbacks. I imagine CYFN is faced with the same problems we are in that capacity.

Senator Christensen: Have you seen anything that you feel would preclude you, or one of your people, from being appointed to that board?

Mr. Smith: This is one of the concerns we addressed at the land claims table. We have made strong representations to government concerning the plan to implement the Umbrella Final Agreement. We have suggested that an amendment be put in that CYI has to consult both Kaska and Kwanlin Dun. We would like it official that Kaska and Kwanlin Dun have to be involved in the decision-making process concerning the selection of persons to the board. There is no doubt that CYI has developed a process to invite all Yukoners to apply if they are interested in sitting on boards. However, those chiefs sitting in camera make the decision. For the most part, we have been excluded. We have not seen any members being appointed to boards and committees. Similarly with the Kaskas, you do not see Kaskas on boards or committees. The process is there, but the right to appoint is not there for us.

Senator Milne: You may already have heard that your first proposed amendment to the bill concerning the operations of this act being reviewed within five years of its coming into effect has already been included.

Mr. Smith: It is a general invitation for people to participate. We are saying that we want more than that. We want the right to sit at the table and make representations directly on those points. It is not good enough for us to be consulted or to be invited to submit our views. We have done that in the past and it comes to no avail. We are not happy with that.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. We are very grateful for your having come here. We will take into account in our next lines of questioning what you have said to us. I appreciate, as we all do, your having enlightened us.

The committee adjourned.

M. O'Brien: Je ne dis pas que le Conseil nomme des incapables au conseil d'administration. Il a fait du très bon travail par le passé. J'ai toujours dit que nous cherchions un terrain neutre pour que nous puissions travailler ensemble. J'ai été nommé chef, et c'est la situation dont j'ai hérité. J'ai travaillé fort pour établir une sorte de relation de travail avec eux.

Je dirais que, une fois ou l'autre, nous avons reçu une lettre, mais, la plupart du temps, nous n'en recevons pas. Il n'y a pas vraiment de communication. Nous avons fort peu de ressources humaines, ce qui est l'un des problèmes que nous éprouvons à cause des restrictions financières et des compressions. À cet égard, je suppose que le Conseil éprouve les mêmes problèmes que nous.

Le sénateur Christensen: Avez-vous remarqué des choses qui, d'après vous, vous empêcheraient, vous ou l'un des vôtres, d'être nommés au conseil d'administration?

M. Smith: C'est l'une des préoccupations que nous avons abordées à la table des négociations sur les revendications territoriales. Nous sommes intervenus vigoureusement auprès du gouvernement au sujet du plan de mise en œuvre de l'Accord-cadre définitif. Nous avons proposé un amendement prévoyant que le CYI est tenu de consulter les Kaska et la Première nation de Kwanlin Dun. Nous voudrions qu'il soit officiel que les nations Kaska et Kwanlin Dun participent aux décisions sur le choix des membres du conseil. Il est certain que le Conseil a prévu un processus pour inviter tous les habitants du Yukon à se proposer, s'ils veulent siéger à des conseils d'administration. Toutefois, ces chefs, siégeant à huis clos, prennent les décisions. Pour l'essentiel, nous avons été exclus. Aucun de nos membres n'a été nommé aux conseils ou aux comités. Il n'y a pas de Kaska qui y siègent non plus. Le processus est prévu, mais nous n'avons pas le droit de nommer des gens.

Le sénateur Milne: Vous avez peut-être déjà entendu dire que votre amendement concernant l'examen de l'application de la loi dans les cinq ans suivant son entrée en vigueur a déjà été retenu.

M. Smith: C'est une invitation générale à participer. Nous disons que nous souhaitons une plus grande participation. Nous voulons le droit de siéger et d'intervenir directement au sujet des points abordés. Il ne suffit pas que nous soyons consultés ou que nous soyons invités à présenter nos opinions. Nous l'avons fait par le passé, mais cela n'a rien donné. Cela ne nous satisfait pas.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Nous vous sommes très reconnaissants d'être venus comparaître. Nous tiendrons compte de ce que vous nous avez dit dans les questions que nous allons maintenant poser. Je vous remercie, avec tous les autres membres du comité, de nous avoir éclairés.

La séance est levée.

OTTAWA, Thursday, May 1, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-2, to establish a process for assessing the environmental and socio-economic effects of certain activities in Yukon, met this day at 8:02 a.m.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. Today we will continue discussions, and perhaps have resolution on Bill C-2. We will hear from our witnesses after which we will proceed with clause-by-clause consideration of the bill.

It is my pleasure to welcome you back, Grand Chief Schultz and Mr. Mills. I invite you to begin.

Mr. Ed Schultz, Grand Chief, Council of Yukon First Nations: Honourable senators, I wish to express on behalf of my peoples, our deep appreciation for the time allotted to speak to you on a subject matter that is of great importance to our citizens. I will keep my comments as brief as possible to allow for as much questioning as possible.

I emphasize that we recognize that honourable senators have had some representations that express some measures of concern associated with Bill C-2, which you are now contemplating. As a background, I would like to indicate to you that the bill before you is the culmination of work that exceeds a decade's worth of work from many Yukoners from all walks of life.

I was fortunate enough in my earlier tenure with my First Nations and my peoples to be involved with the inception of chapter 12 under the Yukon Umbrella Final Agreement, when it was not even coined as a chapter or as part of an umbrella agreement. We were very concerned ten years ago with how things were unfolding in our territory in relation to environmental assessment. As honourable senators may recall the ERB guidelines were applied to the Yukon at that time. We had a participatory seat, which was one seat amongst many. I sat on what was called a "regional environmental review committee" that consisted of a group about three times the size as this committee. Our committee studied the significant projects that were ongoing in the territory.

Our concerns, needless to say, in a room of that size were sometimes not adequately dealt with, given that our people had a very direct, vested and sometimes pecuniary interest in the project that was under review. At that time it was not even a full-blown screening, which had even less involvement by our people.

Given our past experiences from early developments in the territory, such as the gold rush, all the way to the early parts of the mining development booms of the 1970s, we have witnessed a

OTTAWA, le jeudi 1er mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-2, Loi instaurant un processus d'évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement et la vie socioéconomique au Yukon, se réunit aujourd'hui à 8 h 02.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: La séance est ouverte. Aujourd'hui, nous allons poursuivre nos discussions, et peut-être même mettre fin à notre examen du projet de loi C-2. Nous allons entendre des témoins, après quoi nous passerons à l'étude article par article.

Je suis heureux de vous souhaiter de nouveau la bienvenue, grand chef Schultz et monsieur Mills. Veuillez commencer.

M. Ed Schultz, grand chef, Conseil des Premières nations du Yukon: Honorables sénateurs, au nom de mon peuple, je vous remercie du temps que vous nous accordez pour vous parler d'un sujet qui revêt une énorme importance pour nos citoyens. Je serai bref pour laisser le plus de temps possible pour les questions.

Nous savons que les honorables sénateurs ont reçu des instances exprimant certaines préoccupations à l'égard du projet de loi C-2 à l'étude. En guise de contexte, permettez-moi de vous dire que le projet de loi dont vous êtes saisis représente le fruit de plus d'une dizaine d'années de travail de la part de nombreux résidents du Yukon dans toutes les sphères de la société.

Au début de mon mandat auprès des Premières nations et de mon peuple, j'ai eu la chance de participer à la genèse du chapitre 12 de l'Accord-cadre définitif (ACD) du Yukon, alors qu'on ne le considérait même pas comme un chapitre ou comme une partie d'un accord-cadre. Il y a 10 ans, la façon dont les choses se déroulaient sur notre territoire dans le domaine de l'évaluation environnementale nous préoccupait beaucoup. Comme les honorables sénateurs s'en souviendront sans doute, à l'époque, le Yukon était assujéti aux lignes directrices du Conseil de révision environnementale. Nous disposions d'un siège dans ce processus, un parmi plusieurs. Je siégeais à ce qu'on appelait un «comité régional d'examen de l'environnement». C'était un groupe dont les membres étaient environ trois fois plus nombreux que ceux de votre comité. Notre comité étudiait les grands projets en cours sur le territoire.

Inutile de dire que dans un groupe aussi nombreux, nos voix n'étaient parfois pas entendues, étant donné que notre peuple avait un intérêt très direct, parfois pécuniaire, dans le projet faisant l'objet de l'étude. À cette époque, on ne procédait même pas à une préétude complète, étape où notre peuple était encore moins présent.

Nous avons connu dans le passé diverses expériences liées au développement du territoire. De la ruée vers l'or jusqu'à la naissance du boom minier au début des années 70, nous avons été

significant amount of disruption and disturbance. In many instances our advice concerning the disruptions was often ignored.

We thought it would be advantageous to create a new arrangement that provided for not only our full involvement as local peoples, but also for the full involvement of all local Yukoners, non-native included. That arrangement would be oriented to the task of empowering local peoples in the initial steps of significant project developments and ensuring that their issues were being considered seriously by proponents and by government regulatory agencies during an earliest review and assessment of projects.

I might add, at the beginning there was quite a significant amount of opposition to such a new bill. However, through a lengthy process of ongoing dialogue, community consultations and visits, we finally got to a general agreement to embark on a chapter specifically dealing with successor legislation to the ERB guidelines order.

As we all know, through that course of negotiations there was the evolution of the new Canadian Environmental Assessment Act. However, that did not detract our focus from what we ultimately wanted to achieve, which was outlined in the final agreement that was adopted in 1993.

As a result of that adoption and ratification of the UFA, we embarked on a tripartite process with Canada, Yukon and ourselves on developing the legislation to implement chapter 12. That was to be concluded, of course, two years after the effective date of the agreements, however we still find ourselves in the process all these many years later. There are many reasons for that, and I would like to share a bit of perspective on that, if I may.

When we look at the amount of due diligence that was attributed to this bill, I think it was beneficial for the bill itself. We have gone through numerous exercises of internal and public consultations. We have also had the full involvement of all Yukon First Nations particularly in the early stages of the development of this bill.

I believe we have submitted our written presentation to this committee, but I also would like to request that my oral presentation also be part of the record as well.

The Chairman: It is, as a matter of course.

I should like to look at some of the points and speak to some of the highlights in the presentation. I will ask Mr. Mills, who does work as our chief negotiator on this file for us to speak to some other points after my presentation.

We think that this process is long overdue for Yukon, given the fact that the Yukon has now undergone a devolution of northern affairs programming, and given the fact that the other 25 chapters of the Umbrella Final Agreement, many of which deal with natural resources, management and co-management spheres are

témoins de bouleversements et de perturbations importants. Dans bien des cas, notre avis concernant ces changements a été ignoré.

Nous avons pensé qu'il serait avantageux de créer un nouvel arrangement prévoyant non seulement notre participation pleine et entière en tant que peuples locaux, mais aussi la présence de tous les Yukonnais locaux, les non-Autochtones compris. Cet arrangement viserait à donner plus de poids aux peuples locaux lors des étapes initiales de projets de développement d'envergure et à faire en sorte que leurs préoccupations soient prises au sérieux par les promoteurs de tels projets ainsi que par les organismes de réglementation gouvernementaux lors de la phase initiale de l'étude et de l'évaluation.

J'ajouterai qu'au début, la nouvelle mesure s'est heurtée à une forte opposition. Cependant, à la suite d'un long processus axé sur un dialogue continu, des consultations et des visites dans les communautés, nous avons finalement abouti à un accord général qui nous a permis de rédiger un chapitre portant spécifiquement sur la mesure législative devant succéder aux lignes directrices du CRE.

Comme nous le savons tous, c'est au cours de ces négociations que l'on a façonné la nouvelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Cependant, nous n'avons pas pour autant abandonné notre but ultime, soit l'accord définitif qui a été adopté en 1993.

À la suite de l'adoption et de la ratification de l'Accord-cadre définitif, nous avons donné le coup d'envoi à un processus tripartite réunissant le Canada, le Yukon et notre Conseil pour élaborer une mesure législative en vue de mettre en oeuvre le chapitre 12. Ce processus devait prendre fin deux ans après la date d'entrée en vigueur de l'Accord, mais bien des années plus tard, nous n'y avons pas encore mis le point final. Il y a plusieurs raisons à cela, et avec votre permission, j'aimerais vous présenter notre perspective.

Lorsqu'on constate toute la diligence raisonnable appliquée à ce projet de loi, je pense que cela a été avantageux pour la mesure comme telle. Nous avons procédé à de nombreux exercices de consultations internes et publiques. Nous avons aussi pu compter sur la participation pleine et entière de toutes les Premières nations du Yukon, particulièrement au cours des premières étapes de l'élaboration de la mesure.

Nous avons remis un mémoire écrit au comité, mais je souhaiterais que mon exposé oral fasse aussi partie du compte rendu.

Le président: Cela va de soi.

J'aimerais évoquer certains points et vous faire part des points saillants de notre mémoire. Je demanderai à M. Mills, qui est notre négociateur en chef dans ce dossier, de prendre la parole sur d'autres points une fois que j'aurai terminé.

À notre avis, ce processus aurait dû être finalisé pour le Yukon depuis longtemps étant donné que le Yukon a bénéficié de la dévolution des programmes des affaires du Nord et que les 25 autres chapitres de l'Accord-cadre définitif, dont un grand nombre traite des sphères de gestion et de cogestion des ressources

already underway for capacity development and joint management systems. This whole piece of legislation has been developed with all of that in mind. Therefore, it is part and parcel of a greater whole. It is not a singular piece of legislation. We must always be mindful of the fact that it is coupled with all of the other various pieces of the implementation of these agreements. It carries more significance than what it might appear.

Bill C-2 is a piece of legislation that reflects some matters that were of concern to us in the early days. In particular, we also wanted to ensure that the bill reflected an assessment process that took into account the cumulative effects of development throughout the territory. Under the old assessment processes and particularly the review processes, it was not really a focus to look at cumulative effects of certain things that happened throughout the territory.

It is one thing to have a singular project happen. It is a totally different scenario when you have multiples of the same activity, and then you reach a certain threshold where it actually has a much greater impact than any one of the singular activities alone. This bill reflects that, and we were big proponents and advocates for having that integrated into this new bill.

We also wanted to ensure that our people's understandings, traditional observations and knowledge of the land, and spatial and tempo trends were also integrated into the assessment and seriously considered during the early assessments and reviews of major projects. I am pleased to see that this bill also does that. In other words, the more popular coined phrase of traditional knowledge is used in this context, where our people's observations are given some serious consideration coupled with the scientific, research and statistical data that is usually accumulated during these processes. We welcome that as well.

We also wanted to ensure that we took a single-window approach to assessments in the territory. This bill, to its best possible degree, tries to achieve that goal. In particular, we recognize that there are multiple levels of federal and/or territorial and now, indeed, First-Nation jurisdictions related to natural resources throughout the territory. This bill understands that, and this bill is designed to try to accommodate a singular approach for proponents so it does not have to be so complicated for them. This is where we have the regional designated office concept, where it will be easier for all proponents of different activities to have an understanding that is the first entry point for their activity to be properly assessed.

We also see more local involvement not only of our people but also other Yukoners as very important. We also wanted to make sure that the process kept in mind that there were different jurisdictional bodies that had responsibilities, or were mandated to discharge certain decisions at the three levels of government. That is why you have the decision body phrasing within this document. Ultimately, depending on where a project is being

naturelles, ont déjà donné lieu à des systèmes de gestion conjointe et d'accroissement de la capacité. C'est avec tout cela à l'esprit que cette mesure législative a été rédigée. Par conséquent, elle s'inscrit dans un ensemble beaucoup plus vaste. Ce n'est pas une mesure législative unique. Il convient de se rappeler qu'elle se rattache à de multiples autres mesures dont le but est la mise en oeuvre de ces accords. Elle revêt donc davantage d'importance qu'on pourrait le croire à première vue.

Le projet de loi C-2 est une mesure législative qui reflète certains enjeux qui constituaient à l'origine des motifs de préoccupation. Nous voulions entre autres être sûrs que le projet de loi concrétiserait un processus d'évaluation qui prendrait en compte les effets cumulatifs du développement sur l'ensemble du territoire. Dans le contexte des processus d'évaluation antérieurs, et particulièrement des initiatives d'examen, on ne s'attachait guère aux effets cumulatifs de certains projets réalisés sur le territoire.

C'est une chose d'avoir un projet unique, mais le scénario est totalement différent lorsque la même activité est multipliée et qu'on atteint un seuil donné où les répercussions sont beaucoup plus considérables que s'il s'agissait d'une activité unique. La mesure tient compte de cela. D'ailleurs, nous avons fait des pieds et des mains pour que cette notion soit intégrée au nouveau projet de loi.

Nous voulions aussi nous assurer que la compréhension, les observations traditionnelles et les connaissances du territoire de notre peuple, ainsi que les tendances spatio-temporelles feraient aussi partie intégrante de l'évaluation et seraient considérées sérieusement au cours des étapes préliminaires ainsi que de l'examen de projets d'envergure. Je constate avec joie que la mesure nous donne satisfaction. Autrement dit, on y emploie l'expression populaire «connaissances traditionnelles» pour assurer la prise en compte des observations des membres de notre peuple alliées aux données statistiques, scientifiques et de recherche qui sont habituellement accumulées au cours de ces processus. Nous saluons cela également.

Nous voulions aussi établir un guichet unique pour les évaluations dans les territoires. Dans toute la mesure du possible, le projet de loi tente d'atteindre cet objectif. Plus particulièrement, nous reconnaissons que de multiples ordres de gouvernements — fédéral et/ou territorial et maintenant, des Premières nations — ont compétence en matière de ressources naturelles dans les territoires. Le projet de loi en tient compte et favorise une approche unique pour les promoteurs de projet et ce, afin de leur faciliter les choses. D'où cette idée de créer un bureau régional désigné. En effet, tous les promoteurs sauront que c'est là le point de départ pour faire évaluer comme il se doit leurs diverses activités respectives.

Nous considérons également qu'une plus grande participation des résidents locaux, non seulement de notre peuple, mais aussi des autres Yukonnais, est très importante. Nous voulions aussi nous assurer que le processus tienne compte du fait que divers organismes juridictionnels avaient la responsabilité ou le mandat de rendre certaines décisions aux trois paliers de gouvernement. Voilà pourquoi il est question d'organismes décisionnaires dans le

contemplated or conducted, one of the three orders of government will have the responsibility of coming up with the final decision. This process is designed in a way to ensure that there are specific recommendations being made under this assessment process to those decision bodies, so that they can be armed with accurate and up-to-date information, but respect the fact that the integrity of those decision bodies is not compromised.

There are other points that I will allow our negotiator to speak to. I know there are a number of questions that you have. You have probably been through this bill and through many presentations, and I believe my comments cover the main points from a political perspective. As a politician that is what I bring to bear here.

Mr. Mills is the negotiator and has worked on a more regular day-to-day basis with representatives from all of our member communities in the territory from a technical and policy point of view. Those processes of consultation and caucus sessions and strategy sessions with our communities were ongoing throughout this process.

I might add that our First Nations, which is the Council of Yukon First Nations, represents 11 of the 14 First Nations throughout the territory. They constitute the majority of those nations within the territory, but in particular we represent all the self-governing First Nations that have been enacted under Parliament in the territory. This whole piece of legislation is part and parcel to the finalization of those already concluded agreements in the territory.

They are anxious to see that this comes to its conclusion, so that the more poignant discussion and negotiations with Canada and YKG can also get underway on how they develop the co-management systems. This is particularly important since as of April 1 devolution took place with northern affairs. We are very much hoping to see this bill get into its successful conclusion soon. With that, I would ask Mr. Mills to speak to a few points as well.

Mr. Stephen Mills, Chief Negotiator, Council of Yukon First Nations: Honourable senators, I will speak for one-and-a-half minutes.

The Chairman: Do you think we actually believe that?

Mr. Mills: I will complete this as quickly as possible. Grand Chief Schultz has touched on most of the points of our presentation. I will make a few quick comments and then proceed to questions.

The binders spell out how we participated in the development of this legislation. This was probably the best participation we have had in any legislative process, not only as equal parties but as well on how we consulted as parties out to the general public and to various stakeholder groups. I know the package talks

document. En dernière analyse, selon l'endroit où la réalisation du projet de développement est en cours ou envisagé, il appartiendra à l'un des trois ordres de gouvernement de prendre une décision finale. Le processus a été conçu de façon à ce que ces organismes décisionnaires soient saisis de recommandations précises à la suite du processus d'évaluation. Il importe en effet qu'ils soient armés d'informations exactes et récentes. Cela dit, il faut aussi veiller aussi à ce que l'intégrité de ces organismes décisionnaires ne soit pas compromise.

Il y a d'autres points dont je laisserai à notre négociateur le soin de parler. Je sais que vous avez de nombreuses questions. Vous avez sans doute étudié à fond le projet de loi et entendu de nombreuses présentations. Pour ma part, j'estime que mes commentaires couvrent les principaux éléments du dossier dans une perspective politique. En tant que politicien, c'est l'angle que je voulais privilégier.

M. Mills est négociateur et il collabore quotidiennement avec les représentants de toutes nos communautés membres dans les territoires pour ce qui est du volet stratégique et technique. Tout au long du processus, il y a eu des consultations, des réunions de caucus et des sessions de stratégie dans de nos collectivités.

J'ajouterai que le Conseil des Premières nations du Yukon réunit 11 des 14 premières nations établies dans les territoires. Elles représentent la majorité des nations qui y sont implantées, mais plus particulièrement, nous rassemblions toutes les Premières nations qui ont accédé à l'autonomie gouvernementale en vertu d'une loi du Parlement applicable dans les territoires. La présente mesure est partie intégrante de l'exercice visant à finaliser les accords déjà conclus dans les territoires.

Nos membres sont impatients de voir aboutir ce processus pour que des négociations et des discussions plus pointues entre le Canada et le gouvernement du Yukon puissent démarrer sur la façon d'élaborer les systèmes de cogestion. Cela est particulièrement important étant donné que le 1er avril dernier, on a assisté à la dévolution des affaires du Nord. Nous espérons que le projet de loi connaîtra une heureuse conclusion sous peu. Sur ce, je demanderais à M. Mills d'aborder quelques points également.

M. Stephen Mills, négociateur en chef, Conseil des Premières nations du Yukon: Honorables sénateurs, je vais parler pendant une minute et demie.

Le président: Pensez-vous vraiment que nous allons croire cela?

M. Mills: Je terminerai le plus rapidement possible. D'ailleurs, le grand chef Schultz a abordé la plupart des points de notre mémoire. Je vais faire quelques brefs commentaires avant que nous passions aux questions.

Dans les cartables, nous expliquons comment nous avons participé à l'élaboration de cette mesure législative. Ce fut là sans doute la contribution la plus étroite qu'il nous a été donné d'apporter au processus législatif, non seulement en tant qu'interlocuteurs égaux, mais aussi en tant qu'organismes de

about that. For us as First Nations, it was a big step forward, and something that showed that our agreements were working and that these negotiations were very successful.

It is important to note that we strongly believe in and can support this legislation as it is because we have been part, many times, of reviewing every single clause that is within it. Also, we strongly believe that it is consistent with our agreement, and it is also very much consistent with the spirit and intent of how we negotiated our agreements.

Some of the interventions that have been made talk about how this will make things more difficult. We disagree with that. Had we not had legislation of this type, putting in one process for assessment in the Yukon, we would have 15 or 16 different types of assessments that could be done. We think it is a very strong partnership between all orders of government, First Nations, the Yukon government and the federal government.

There has been some suggestion that this legislation impacts on the rights of First Nations that have not finalized their agreements. We do not agree with that position. Grand Chief Schultz has mentioned the participation of First Nations without agreements. We represent some of the First Nations without agreements. This legislation will provide for an improved participation for all First Nations. This proposed legislation provides for guaranteed participation of all First Nations. All First Nations have agreed on the type of funding that they would receive in order to participate in implementing this proposed legislation. When we look at this, the participation of all First Nations in the Yukon will be greatly enhanced. This has been a very positive step forward for all First Nations.

First Nations that have not completed their agreements conclude their agreements that may bring them into status as a decision body. At least now we have a guarantee of participation throughout the entire assessment process. That is an important point that we should make.

The Council of Yukon First Nations represents not only self-governing First Nations but also those that are not self-governing. We believe that the interests of all First Nations have been met within this piece of proposed legislation.

Senator Sibbeston: Mr. Chairman, I have received correspondence from the Inuvialuit in the Mackenzie delta, and they have expressed concern as to how this bill would affect their interests on the North Slope area of the Yukon. My understanding is that under their land claims they have a process to deal with environmental matters. I would be interested to hear the witnesses' comments on that.

consultations auprès de la population en général et de divers groupes d'intervenants. Je sais qu'il en est question dans la documentation. Pour nous, en tant que Premières nations, ce fut là un grand pas en avant. C'était une preuve que nos accords fonctionnaient, et ces négociations ont donné d'excellents résultats.

Il importe de noter que si nous souscrivons entièrement à cette mesure sous sa forme actuelle, c'est parce que nous avons, à maintes reprises, scruté chacune de ses dispositions. En outre, nous croyons fermement qu'elle est compatible avec notre accord et qu'elle respecte l'esprit et l'intention qui ont présidé à la négociation de nos accords.

Selon certains, la mesure rendra les choses plus difficiles. Nous ne sommes pas d'accord. En l'absence d'une mesure comme celle-là, qui prévoit un processus d'évaluation unique au Yukon, il y aurait eu une quinzaine d'évaluations de type différent que l'on aurait pu faire. Nous pensons que cela concrétisera un partenariat très solide entre tous les ordres du gouvernement, soit les Premières nations, le gouvernement du Yukon et le gouvernement fédéral.

Certains témoins ont laissé entendre que cette mesure a des répercussions sur les droits des Premières nations qui n'ont pas encore finalisé leurs accords. Encore là, nous ne sommes pas d'accord avec cette position. Le grand chef Schultz a d'ailleurs fait état de la participation de Premières nations qui n'ont pas encore d'accord. Nous représentons certaines de ces Premières nations sans accord. La mesure à l'étude permettra une meilleure participation de l'ensemble des Premières nations. Cette proposition législative garantit la participation de toutes les Premières nations. Celles-ci se sont entendues sur le type de financement qu'elles recevraient en contrepartie de leur participation à la mise en oeuvre de la mesure proposée. D'après nous, la participation de toutes les Premières nations du Yukon s'en trouvera grandement rehaussée. Cela représente un pas en avant très positif pour la totalité d'entre elles.

Les Premières nations qui sont encore en négociations pourront conclure des accords qui pourraient leur conférer le statut d'organisme décisionnaire. Au moins, à l'heure actuelle, nous avons la garantie de participer au processus d'évaluation dans son intégralité. C'est là un point important que nous voulions faire valoir.

Le Conseil des Premières nations du Yukon représente non seulement des Premières nations autonomes, mais aussi d'autres Premières nations qui ne le sont pas. Nous pensons que les intérêts de toutes les Premières nations ont été respectés dans le cadre de la mesure législative proposée.

Le sénateur Sibbeston: Monsieur le président, j'ai reçu une correspondance des Inuvialuits du delta du Mackenzie qui s'inquiètent des répercussions de cette mesure sur leurs intérêts dans la région du Versant nord du Yukon. Je crois savoir que dans le cadre de leurs revendications territoriales, ils disposent d'un processus pour régler les questions environnementales. J'aimerais entendre les commentaires des témoins à ce sujet.

Mr. Schultz: Honourable senators, we certainly are aware of the concerns that have been expressed concerning the North Slope. Mr. Mills comes from that area. We do have a number of communities that have a strong interest in the North Slope of the Yukon. Yukoners in general are particularly concerned about the North Slope, as it is geographically caught within the boundaries of Yukon.

The bill that we have been working with does not exclude any portion of Yukon. The bill does provide for the involvement of other peoples in assessment areas for projects that might be located in their geographical areas. It does not exclude them. We have articulated that and reflected that by way of letters in exchange with the Inuvialuit as well as the Gwich'in. As we move forward from this stage of development, we will look at the regulations to more clearly delineate how that would be achieved and fully implemented.

Senator Sibbeston: Mr. Chairman, this is a matter of concern. The North Slope is an area where there could be some oil and gas drilling activity. Obviously the Inuvialuit and the Gwich'in, would be concerned with who has lands and who uses that area of the North.

Are you able to state that in the event there is economic activity in that area, that they would be involved?

Mr. Mills: The Inuvialuit and other people that reside in the Mackenzie delta would be involved in these assessments. That is without doubt.

Senator Milne: Gentlemen, you represent 11 of the 14 bands in the Yukon. I assume that two of the three that you do not represent are the Kaska and the Kwanlin Dun. How many of those 11 bands are covered by the UFA?

Mr. Schultz: The UFA is a document that identifies its participants or its parties. The parties are Canada, YTG and the Council of Yukon Indians. The Council of Yukon Indians, under definition, as sanctioned by this agreement, represents all of those original 14 nations, Kwanlin Dun and Kaska included. This is at the umbrella agreement level. Their final agreements are still not concluded. There are two Kaska communities and one Kwanlin Dun. We do not represent them. They are not currently constitutional members of the Council of Yukon First Nations.

I might add that they have been involved with the development of chapter 12 under this process. Subsequent to this process, they were also involved with numerous regional caucus sessions with our communities up until nearly the finalization of a draft of the bill. Once there was a conclusion of the bill, they decided, for whatever reasons that they articulated to you, to not support the bill. I understand some of the points and arguments they made, but I am not convinced that they are sound.

Senator Milne: I realize that. You have said that. Who is the third group that withdrew?

Mr. Schultz: There is no third group.

M. Schultz: Honorables sénateurs, nous sommes au courant des préoccupations exprimées au sujet du Versant nord. M. Mills est originaire de la région. Bon nombre de collectivités s'intéressent vivement au Versant nord du Yukon. Les Yukonnais, en particulier, sont inquiets au sujet du Versant nord étant donné que sur le plan géographique, il se trouve à l'intérieur des frontières du Yukon.

Le projet de loi à l'étude n'exclut aucune partie du Yukon. Il prévoit la participation d'autres peuples à des exercices d'évaluation visant des projets pouvant être réalisés dans leur zone géographique. Ils n'en sont pas exclus. Nous avons déclaré cela, et d'ailleurs nous en avons fait état dans un échange de lettres avec les Inuvialuits et les Gwich'ins. Une fois la présente étape franchie, nous élaborerons une réglementation en vue de préciser clairement comment cela sera concrétisé et mis en oeuvre.

Le sénateur Sibbeston: Monsieur le président, c'est là un sujet de préoccupation. Le Versant nord est une région où il pourrait y avoir des activités de forage pétrolier et gazier. Il est normal que les Inuvialuits et les Gwich'ins veulent savoir qui est propriétaire de terres et qui pourra exploiter cette région du Nord.

Êtes-vous en mesure de leur donner l'assurance que s'il y a des activités économiques dans cette région, ils pourront y participer?

M. Mills: Les Inuvialuits et les autres peuples qui résident dans le delta du Mackenzie participeraient aux évaluations. Cela ne fait aucun doute.

Le sénateur Milne: Messieurs, vous représentez 11 des 14 bandes du Yukon. Je suis sûr que deux des trois bandes que vous ne représentez pas sont la bande Kaska et la bande Kwanlin Dun. Parmi les 11 bandes, combien sont visées par l'Accord-cadre définitif de l'ACD?

M. Schultz: L'ACD est un document qui identifie ses participants ou ses parties. Les parties en question sont le Canada, le gouvernement territorial du Yukon et le Conseil des Indiens du Yukon. Le Conseil des Indiens du Yukon, aux termes de la définition sanctionnée par l'accord, représente la totalité des 14 nations originales, Kwanlin Dun et Kaska incluses. C'est la situation au niveau de l'Accord-cadre. Deux communautés Kaska et une communauté Kwanlin Dun n'ont pas encore conclu leurs accords définitifs. Nous ne les représentons pas à l'heure actuelle. Elles ne sont pas membres du Conseil des Premières nations du Yukon.

J'ajouterais qu'elles ont contribué à l'élaboration du chapitre 12 aux termes de ce processus. Par la suite, elles ont aussi participé à de nombreuses réunions de caucus régionales, en collaboration avec nos communautés, et ce pratiquement jusqu'à la finalisation d'une ébauche du projet de loi. Une fois cette étape terminée, elles ont décidé, pour les raisons qu'elles vous ont expliquées, quelles qu'elles soient, de ne pas appuyer la mesure. Je comprends certains des arguments qu'elles avancent, mais je ne suis pas convaincu qu'ils soient valables.

Le sénateur Milne: Je comprends cela. Vous l'avez déjà dit. Quel est le troisième groupe qui s'est retiré?

M. Schultz: Il n'y a pas de troisième groupe.

Senator Milne: If I subtract 11 from 14, I come up with 3.

Mr. Schultz: There are two Kaska communities.

Senator Milne: Since the total population of Yukon is a little less than 29,000 people, how many people do you represent?

Mr. Schultz: I have a newspaper article in which the three communities indicate they represent 40 per cent of the Aboriginal population of the territory. I do not think that is accurate.

Senator Milne: I am asking about your group, not the Kaska or Kwanlin Dun.

Mr. Schultz: We constitute 11 communities. We are around 9,500 individuals of Aboriginal descent captured in the terms of this agreement throughout the entire territory. Our 11 communities probably represent 70 per cent of that, at the very least.

Senator Christensen: At the hearings on Tuesday both Kwanlin Dun and the Kaska expressed concern with the eligibility of their members to be appointed to the board. They say that they have been participants, and in fact, they have received considerable funding to participate in this process. However, because they do not have a final agreement and are not part of the CYFN, they do not have a vote at meetings of grand chiefs. They have more of an observer status, which makes sense. Their concern is that they will not be eligible or considered for appointments to the board.

Mr. Schultz: There is a board, committee and commission process and policy under the Council of Yukon First Nations for the implementation of this agreement. Kwanlin Dun and Kaska are provided with all the updates when these appointments are made. They receive advance notification. We are also in receipt of many of the nominations that they bring forward. Indeed, a great many of their citizens are currently involved with many boards and committees established under the umbrella agreement because it is provided for and recognized that they are parties to this agreement. They are afforded every opportunity to be full participants in those discussions and in those final decisions. This agreement generally falls beyond the scope of the constitutional framework internal to CYFN.

Those types of representations are not necessarily reflective of exactly how things are being concluded. Under this bill, it is also recognized that opportunities will be made available to them for their representation concerning projects that would happen within their lands. There has been no First Nation jurisdiction not captured by this legislation that would provide for their full involvement. There would be no undertaking on our part to exercise any kind of authority that rightfully belongs to them within their traditional lands.

Le sénateur Milne: Si je soustrais 11 de 14, il reste 3.

M. Schultz: Il y a deux communautés Kaska.

Le sénateur Milne: Comme le Yukon compte au total un peu moins de 29 000 habitants, combien de personnes représentez-vous?

M. Schultz: J'ai en main un article de journal dans lequel les trois communautés en question déclarent représenter 40 p. 100 de la population autochtone du territoire. Je doute que ce chiffre soit exact.

Le sénateur Milne: Je posais la question au sujet de votre groupe, et non des Kaskas ou Kwanlin Dun.

M. Schultz: Nous réunissons 11 communautés regroupant environ 9 500 personnes d'origine autochtone visées par l'accord sur tout le territoire. Nos 11 communautés représentent au moins 70 p. 100 de cette population.

Le sénateur Christensen: Aux audiences de mardi, les représentants des Kwanlin Dun et des Kaskas ont exprimé des inquiétudes quant à la possibilité pour leurs membres d'être nommés à l'Office. Ils nous ont dit qu'ils avaient participé au processus et qu'en fait, ils avaient reçu un financement considérable pour le faire. Cependant, comme leurs communautés sont sans accord définitif et qu'elles ne font pas partie du Conseil des Premières nations du Yukon, elles ne peuvent voter aux réunions de grands chefs. Elles ont plutôt statut d'observateur, ce qui est logique. Ce qu'elles craignent, c'est que leurs membres ne soient pas admissibles ou pressentis pour des postes à l'Office.

M. Schultz: Dans le contexte du Conseil des Premières nations du Yukon, il existe un conseil, un comité et une commission chargés de la mise en oeuvre de cet accord. Les communautés Kwanlin Dun et Kaska sont tenues au courant des nominations qui sont faites. Elles en sont avisées à l'avance. Nous recevons également un grand nombre de candidatures de leur part. En fait, un grand nombre de leurs citoyens siègent présentement aux nombreux conseils et comités établis en vertu de l'Accord-cadre puisqu'il est acquis qu'elles sont parties à cet accord. Elles ont amplement l'occasion de participer pleinement à ces discussions et à ces décisions finales. De façon générale, cet accord ne relève pas du cadre constitutionnel interne propre aux conseils des Premières nations du Yukon.

Ces instances ne reflètent pas nécessairement tout à fait la façon dont les choses se déroulent. En vertu du projet de loi, il est prévu qu'on leur accordera la possibilité d'avoir leur mot à dire concernant des projets qui seraient réalisés sur leurs terres. Il n'y a aucune compétence relevant des Premières nations qui n'ait été assujettie à la mesure en vue d'assurer leur participation pleine et entière. Il n'y aurait aucune tentative de notre part d'exercer sur leurs terres traditionnelles un pouvoir quelconque qui leur appartient de plein droit.

Senator Christensen: They have not finalized an agreement. Therefore, the lands which have been set aside have been identified and withdrawn. If projects are brought forward on those lands, what protection will they have?

Mr. Mills: It is important to note that this legislation neither gives nor takes away some of the ultimate authority as to whom will make decisions regarding certain lands.

If you are considering the Kaska or Kwanlin Dun situation and a project is occurring in their area, then there are certain governments that now have authority to say "yes" or "no" to particular projects. This does not grant any new right to the Kaska or the Kwanlin Dun. That is something that is subject to their negotiations and potential court cases.

This legislation guarantees that they will participate in the assessment. This legislation also recognizes that they be consulted before a decision document is issued by the Government of Canada or Yukon.

This legislation results in increased funding for participation in the decision making process. It also provides guaranteed participation in any assessment. When it comes to the ultimate regulatory process that is something that is dealt with outside this legislation.

Senator Christensen: Are the lands that have been identified and withdrawn pending final settlement protected?

Mr. Schultz: Yes. For those nations, even the CYFN nations still outstanding to date, there is interim protection to the lands that have been identified for their primary interest for settlement.

Senator Christensen: I believe they are protected for five years, with the possibility of renewal after settlement.

Mr. Schultz: Yes.

Senator Christensen: I wish to return to Senator Sibbeston's question on the Inuvialuit. Their concern is that there may be a conflict between their assessment process and our assessment process and recommendations. Do you have any comment on that?

Mr. Mills: When we looked at development of this legislation we had to start with the principle that this legislation explicitly does not exclude the North Slope. Therefore, the first thing we looked at in developing this legislation is that we cannot put forward an exclusion. I believe that even my own First Nation may have difficulty not participating in an assessment under chapter 12 with a project on the North Slope.

In the legislation there is a great difference between the scope of the two different assessment regimes and the factors to be considered as far as the North Slope is concerned.

So as not to have two public panel reviews we have provisions as to what will happen when a project goes up to a review board sort of process on the Inuvialuit agreements. We also recognize

Le sénateur Christensen: Ces communautés n'ont pas d'accord définitif. Par conséquent, les terres qui ont été réservées ont été identifiées et retirées. Si l'on envisage de lancer des projets de développement sur ces terres, quelle protection auront ces communautés?

Le sénateur Milne: Il faut savoir que la mesure législative ne change en rien le pouvoir ultime conféré aux décisionnaires concernant certaines terres.

Dans le cas des Kaskas ou des Kwanlin Dun, si un projet de développement voit le jour dans leur région, il y a en place certains gouvernements qui ont maintenant l'autorité de leur donner le feu vert ou non. Cela ne confère aucun nouveau droit aux Kaskas ou aux Kwanlin Dun. C'est quelque chose qui dépend de l'issue de leurs négociations et d'éventuelles décisions juridiques.

La mesure législative garantit leur participation à l'évaluation. Elle reconnaît aussi qu'elles doivent être consultées avant que le gouvernement du Canada ou du Yukon rende une décision écrite.

Cela se traduit par une augmentation des fonds devant financer la participation au processus décisionnel. Leur participation à toute évaluation est aussi garantie. Mais pour ce qui est du processus ultime, la réglementation, cela n'est pas du ressort de la mesure.

Le sénateur Christensen: Les terres qui ont été identifiées et retirées en attendant un règlement final sont-elles protégées?

M. Schultz: Oui. Pour ces nations, et même pour les nations du Conseil des Premières nations du Yukon sans accord définitif, on prévoit une protection provisoire à l'égard des terres qui ont été identifiées et qui présentent un intérêt prioritaire.

Le sénateur Christensen: Si je ne m'abuse, elles sont protégées pendant cinq ans, avec possibilité de renouvellement après le règlement.

M. Schultz: Oui.

Le sénateur Christensen: Je veux revenir à la question du sénateur Sibbeston sur les Inuvialuits. Ils craignent qu'il y ait un conflit entre leur processus d'évaluation et celui prévu par la mesure. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Mills: Au départ, lorsque nous avons conçu cette mesure, nous nous sommes fondés sur le principe voulant qu'elle n'exclue pas explicitement le Versant nord. Par conséquent, nous ne pouvons préconiser une exclusion. Je pense que même ma propre Première nation aurait du mal à ne pas participer à une évaluation aux termes du chapitre 12 en ce qui a trait à un projet sur le Versant nord.

Il existe une grande différence entre la portée des deux régimes d'évaluation et les facteurs qui doivent entrer en jeu en ce qui concerne le Versant nord.

Pour qu'il n'y ait pas deux comités d'évaluation, certaines dispositions précisent ce qui se passera si un projet fait l'objet d'une étude dans le cadre d'un processus d'examen fondé sur la

there is some potential for two different assessment processes, especially at the screening level, to occur on the Yukon North Slope.

There are two ways to deal with it which are built into the legislation. One allows the assessment bodies to consider work that has been done by another assessment body. Thus, the same work does not have to be done over again. When we are looking at the duplication that occurs, we think that aspect is important. In that way, we do not have to try to redo the work and have the same people participate and provide the same information to two different assessment processes.

Our legislation allows for dual processes on particular projects. The difficulty that we have at this point is that the Inuvialuit do not have the same sort of provision within the Inuvialuit agreement. It is something that I understand is in the amendment process, but that has been a long process for the Inuvialuit with regards to amendments to their agreements.

We think the framework is there and when their agreements look through amendments then we think the two will fit together much better, but we are at a time now where we have to protect chapter 12 and what our agreements had set out.

Senator Christensen: Another concern of the Inuvialuit, of course, was that they felt they should perhaps be eligible to be one of the appointments to the boards. In Bill C-2 each First Nation does not necessarily have a member on the board. Please comment.

Mr. Schultz: You are correct that at the board level there is some representation for First Nations, but that is the overarching body. We do not necessarily see the merit in having someone from that region on the board per se because predominantly this process will be dealing with mostly, substantially, probably 95 per cent of the time or more, more direct Yukon interests. Other First Nations in the Yukon have a more pecuniary interest, but the way it is designed is that the interests of the Inuvialuit and/or the Gwich'in in that region of the North would be involved with the panel and the processes of assessment.

Senator Christensen: Are they directly involved in any project on those lands because they in fact have the authority over them?

Mr. Schultz: Yes.

Mr. Mills: The position that has been put forward by the Inuvialuit is a similar position put forward by the Tetlit Gwich'in as well as by the Kaska and Kwanlin Dun. The real issue comes down to the fact that we have three First Nation nominations to make to the minister on these three positions to be filled. If each of the non-CYFN First Nations is guaranteed a seat then no CYFN First Nations will be part of the board.

Convention des Inuvialuits. Nous reconnaissons qu'il est possible que deux processus d'évaluation différents aient cours en ce qui concerne le Versant nord du Yukon, particulièrement au niveau de la préétude.

Le projet de loi prévoit deux mécanismes. L'un d'eux autorise les comités d'évaluation à tenir compte des travaux réalisés par un organisme analogue. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de refaire les mêmes travaux. Nous pensons que cet aspect est important pour éviter tout double emploi. De cette façon, il n'est pas nécessaire de recommencer à zéro et de demander aux mêmes personnes de participer et de fournir la même information dans le cadre de deux processus d'évaluation différents.

La mesure autorise un double processus pour des projets particuliers. Le problème auquel nous nous heurtons à l'heure actuelle, c'est que la même disposition n'existe pas dans la Convention des Inuvialuits. Je crois savoir qu'il y a un amendement en ce sens dans le collimateur, mais les Inuvialuits mettent toujours longtemps à accepter des amendements à leurs accords.

À notre avis, le cadre est en place, et je pense que lorsqu'ils examineront les amendements proposés à leur Convention, les deux régimes s'harmoniseront beaucoup mieux; mais pour l'heure, nous devons protéger le chapitre 12 et la teneur de nos accords.

Le sénateur Christensen: Les Inuvialuits ont un autre sujet de préoccupation. À leur avis, un des leurs devrait être nommé à l'Office. Aux termes du projet de loi C-2, chaque Première nation n'a pas nécessairement de représentant à l'office. Veuillez commenter cela.

M. Schultz: Vous avez raison. Au niveau de l'Office, il y a une certaine représentation des Premières nations, mais il s'agit là de l'organisme déterminant. Nous ne trouvons pas nécessairement avantageux que quelqu'un de cette région siège à l'Office proprement dit car ce processus s'attachera surtout, probablement dans 95 p. 100 du temps ou plus, aux intérêts directs du Yukon. D'autres Premières nations du Yukon ont un intérêt pécuniaire plus marqué, mais d'après ce qui est précisé dans la mesure, les Inuvialuits et/ou Gwich'in de cette région du Nord pourraient participer aux divers comités et aux processus d'évaluation.

Le sénateur Christensen: Participent-ils directement à la réalisation des projets mis en oeuvre dans ces régions, étant donné qu'ils ont des droits sur ces terres?

M. Schultz: Oui.

M. Mills: La position mise de l'avant par les Inuvialuits est semblable à celle des Tetlit Gwich'in, des Kaska et des Kwanlin Dun. Le véritable enjeu consiste à proposer trois candidats autochtones au ministre pour qu'il comble les trois postes vacants. Si chaque Première nation ne faisant pas partie du Conseil des Premières nations du Yukon est assurée d'avoir un siège, aucune Première nation du CPNY ne sera représentée au sein de cette entité.

Everyone has the ability to put their nominations forward; as we do when we collect names for any board, as does the Tetlin Gwich'in do, as does the Kaska, Kwanlin Dun, and any CYFN First Nation. At that point we tend to choose the best three people who can represent all First Nations interests because no one is a delegate of any particular Aboriginal group. Everyone on these boards is to be independent, so we think that that will ensure that we get the best people put forward.

One of the things that was not designed within chapter 12, and therefore not in the legislation, is the fact that when it comes to panels under the YESAA board, the panels are made up of members of the board, and so therefore if there is a project on the Yukon North Slope, there would not be Inuvialuit person automatically appointed to the panel unless they are also a member of the board in general.

Senator Christensen: I would like to switch to the regulatory process because it is a major concern to the Yukon Chamber of Commerce, the placer mining association, and other interest groups in the Yukon, as the regulatory process that has taken place and that is still in the process of being developed.

Would you comment on the regulatory processes as you have seen it to date and give your perspective on them? Has it been as fulsome as you expected, or could it be improved upon?

Mr. Schultz: From a political perspective, my colleague chiefs and I are pleased that the level of our participation in regulatory development, not only in this bill but in other bills as well, is really unprecedented in this country. I think the Yukon presents itself as a region that really should be looked at as a forerunner of how good governance, stewardship and relationship building between indigenous peoples and other Canadians can actually be improved.

Our involvement has been adequate. It certainly has provided a venue to ensure that the interests and the concerns of our peoples are being brought to bear in the development of public legislation, and regulations and so forth, so I find it satisfactory. I have not heard otherwise from my communities.

Mr. Mills: As a point of clarification, Senator Christensen, I think when you were talking about a regulatory process you were talking about this legislation itself.

Senator Christensen: Yes.

Mr. Mills: We have had discussions and when we talk with the industry side and the First Nation side, too, there was a misconception that this was to change the way regulatory processes operate in the Yukon. In fact, that caused some misunderstandings at the beginning. This process is simply that of an assessment process that feeds into the regulatory regimes that are being established in there, and devolution has changed it in

Tout le monde peut présenter des candidatures; c'est ce que nous faisons lorsque nous proposons des personnes pour siéger à des conseils, et c'est ce que font aussi les Tetlit Gwich'in, les Kaskas, les Kwanlin Dun et n'importe quelle Première nation du CPNY. Nous choisissons autant que possible les trois meilleurs candidats capables de défendre les intérêts de l'ensemble des Premières nations car aucun d'entre eux n'est le délégué d'un groupe autochtone en particulier. Toutes les personnes qui siègent au sein de ces organes doivent être indépendantes; c'est pour nous une garantie de compétence.

Ce que le chapitre 12 ne prévoit pas, et qui n'est pas non plus stipulé dans la loi, c'est que les commissions d'examen formées en vertu de la Loi sur l'évaluation environnementale et socio-économique au Yukon sont constituées de membres de l'Office; par conséquent, si on développe un projet sur le versant Nord du Yukon, on ne nommerait pas automatiquement un représentant des Inuvialuits au sein de cette commission, à moins qu'il ne soit aussi membre de l'Office.

Le sénateur Christensen: J'aimerais parler du processus de réglementation en place ou en cours d'élaboration car il préoccupe grandement la Chambre de commerce du Yukon, la Placer Mining Association et d'autres groupes d'intérêts yukonnais.

Pourriez-vous nous parler des processus mis en oeuvre jusqu'à présent et nous dire comment vous les jugez? Étaient-ils aussi poussés que vous le souhaitiez ou peuvent-ils encore être améliorés?

M. Schultz: D'un point de vue politique, mes collègues chefs et moi-même sommes satisfaits car nous estimons que notre participation au processus d'élaboration de la réglementation, pas seulement pour ce projet de loi, mais aussi pour d'autres mesures législatives, a atteint des niveaux inégalés dans ce pays. Je crois que le Yukon est vraiment un modèle à suivre car il permet de comprendre à quel point il est possible d'améliorer la gouvernance, l'intendance et les relations entre les Autochtones et le reste des Canadiens.

Nous estimons notre participation suffisante. Elle nous a notamment permis de faire valoir les intérêts et les préoccupations de nos peuples dans l'élaboration des lois et des règlements. Je considère l'expérience satisfaisante. Je n'ai entendu personne dire le contraire dans ma communauté.

M. Mills: Pour mettre les choses au point, sénateur Christensen, je pense que lorsque vous parliez du processus de réglementation, vous faisiez référence à la loi elle-même, n'est-ce pas?

Le sénateur Christensen: Oui, c'est exact.

M. Mills: Nous avons eu des discussions, et lorsque nous nous sommes entretenus avec les représentants de l'industrie et des Premières nations sur cette question, ceux-ci ont cru, à tort, que cette mesure allait modifier le déroulement des processus réglementaires au Yukon. En fait, il y a eu quelques malentendus au départ. Ce processus n'est qu'un processus d'évaluation qui alimente les régimes réglementaires établis; la

the Yukon government's role and our agreements, as we negotiate them, change our role as a regulator of our lands. There is a distinction between those two processes.

When it comes to participation we have been adequately funded to participate in this process, and that does not always occur. We have been an equal party to the table and, in fact, there is no language within the bill that was forced upon us to conclude our negotiations. We agreed to all the compromises and everything else in order to move this forward. To my mind there are not many acts that tend to do that and incorporate First Nations in that way.

We have gone to each community, and every First Nation government many times, and for us the consultation process and the participation of First Nations in development of this legislation is a first-time experience. We have never before participated to this level.

Senator Christensen: I agree with you that the First Nations have received good funding. One of the concerns of some of the other organizations is that in fact they do not receive funding and they have to be out there working and also trying to participate in the process as well.

I would like to move on to the five-year review because that is an issue that has raised concerns in different areas. That is not in the actual Bill C-2 but it is in the UFA. Will you elaborate on that five-year review requirement? There is a concern that if it was in Bill C-2 as well then you may end up having to have two reviews, whereas in the UFA it is there, it is a requirement and it will happen.

Mr. Schultz: You are correct that the final agreements in the territory, both under self-government and land claims, have a requirement for a five-year review of the adequacy of the provisions of those agreements, as well as the various funding arrangements. They are mandatory and are reflected under the Yukon self-government legislation and the Yukon final land claims agreement legislation passed by the House of Commons.

I will ask Mr. Mills to speak more poignantly to this legislation and how that is reflected in the work they have done to date because I cannot recall off the top of my head.

Senator Christensen: Is this five-year review just a review as to how this is implementing the UFA; or is it an overall review that would reflect on how it is affecting industry and everyone else?

Mr. Schultz: It would not look at the whole socio-economic impact of the agreement. It would look at the specific provisions within the agreement and how well they were implemented.

dévolution des pouvoirs a changé les choses à l'égard du rôle du gouvernement du Yukon, et les ententes que nous avons négociées ont modifié nos attributions en tant qu'organe de réglementation de nos terres. Il faut faire une distinction entre les deux processus.

En outre, nous avons obtenu les fonds suffisants pour participer à ce processus, ce qui n'est pas toujours le cas. On nous a traités de manière équitable à la table des négociations et il n'y a rien, dans ce projet de loi, qui nous ait été imposé pour conclure les négociations. Nous avons accepté tous les compromis et le reste pour pouvoir aller de l'avant. Selon moi, il n'y a pas beaucoup de lois qui tendent vers cet objectif et tiennent compte des Premières nations de cette manière.

Nous avons rencontré chaque communauté et chaque gouvernement autochtone à plusieurs reprises. Le processus de consultation et la participation des Premières nations à l'élaboration de cette mesure législative ont constitué une expérience unique. Nous n'avions jamais pris autant part à une initiative semblable auparavant.

Le sénateur Christensen: Je suis d'accord avec vous pour reconnaître que les Premières nations ont reçu le financement adéquat. Malheureusement, d'autres organisations se plaignent de ne pas obtenir de fonds, alors qu'elles doivent poursuivre leurs travaux et tenter, tant bien que mal, de prendre part au processus.

J'aimerais que nous parlions maintenant de l'examen quinquennal car c'est une source d'inquiétude pour plusieurs régions. Cet examen n'est pas requis dans le projet de loi C-2, mais il l'est dans l'Accord-cadre définitif. Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez? On craint que s'il était aussi exigé en vertu du projet de loi C-2, il faille entreprendre deux examens. Il convient de noter que l'examen est déjà inscrit dans l'Accord-cadre définitif et qu'il se fera de toutes manières.

M. Schultz: Vous avez raison de faire remarquer que les accords définitifs signés dans le territoire, que ce soit au titre de l'autonomie gouvernementale ou des revendications territoriales, exigent la tenue d'un examen quinquennal permettant de déterminer la pertinence des dispositions de ces ententes et d'évaluer les différentes modalités de financement. Ces examens sont obligatoires et sont inscrits dans la loi sur l'autonomie gouvernementale du Yukon et dans l'entente finale sur les revendications territoriales du Yukon adoptées par la Chambre des communes.

Je laisse le soin à M. Mills de parler de cette mesure législative et d'expliquer comment elle se reflète dans le travail accompli jusqu'à présent car il le fera certainement de manière plus éloquente et plus précise que moi.

Le sénateur Christensen: L'examen quinquennal vise-t-il simplement à revoir la façon dont l'Accord-cadre définitif a été mis en oeuvre ou bien est-il destiné à évaluer son incidence sur l'industrie et tout le reste?

M. Schultz: Il n'est pas sensé porter sur l'impact socio-économique de l'entente dans son ensemble, mais plutôt sur les dispositions précises de l'entente et sur l'efficacité de leur mise en oeuvre.

Mr. Mills: The requirement in the UFA with regard to chapter 12 is for a five-year review after the enactment of the legislation. We have a very specific requirement to do this review. The review is not just of the legislation, but also of the effectiveness of the process in general. It is more comprehensive than just a simple look at whether or not it lines up well with chapter 12.

As First Nations we believe it goes right to the point of whether the assessment bodies are effectively operating and how the process can be improved. That requirement is there. The reason it is not necessary in the legislation is because it is already required within a constitutionally protected document. The need to repeat that can only cause conflict between the language versus simply leaving it as the UFA sets out.

Senator Christensen: The Mackenzie Valley Resource Management Act created a number of problems in that particular jurisdiction. It was certainly implemented before or during the drafting of this. Were there lessons learned from that? As far as you are concerned, were there changes to this act that reflect the problems that were part of the Mackenzie Valley Resource Management Act?

Mr. Mills: While developing this legislation, we looked at some of the older regimes that were established, as well as some of the newer ones. We also included substantial discussions with some of the people within the MVRMA secretariat to learn from their experiences. There are many experiences that occurred in that act. I would like to say we solved all the problems.

One of the things we definitely have learned from it to ensure that we have an adequate amount of time to implement this legislation, to ensure that these bodies are prepared and ready to proceed when the obligation comes that way. That is why we have a longer time period that allows for adequate training and their establishment.

We have looked at these pieces of legislations and some of the draft regulations. We think we have learned from their experience, as well as the experience of various other assessment regimes that are set up. We definitely looked quite broadly to ensure we could learn from other people's mistakes as well as gain from the positive things they learned.

Senator Christensen: An issue that was raised at our meetings on Tuesday had to do with capacity. I mean the capacity to meet all the requirements of these boards and the work that will have to be done in the six regions. It is a major problem in the Yukon because where there is a small population it is difficult to get all the people together. Yet we will in fact be masters of our own house when this happens. Could you comment, please?

Mr. Schultz: Capacity is a major focus of the implementation of this particular legislation, as well as all other subsequent obligations and responsibilities under the final agreements. Recognizing that this bill is to be a single window approach to assessment, all our member First Nations that are currently self-governing are in the process, with Canada through a self-

M. Mills: L'Accord-cadre définitif stipule, en ce qui concerne le chapitre 12, que l'examen quinquennal doit se faire après la promulgation de la loi. Nous avons l'obligation stricte de mener à bien cet examen, qui ne porte d'ailleurs pas uniquement sur la mesure législative elle-même, mais aussi sur l'efficacité du processus en général. C'est un examen exhaustif qui ne vise pas seulement à déterminer si tout est conforme au chapitre 12.

Nous, les Premières nations, croyons qu'il cherche à établir si les organismes d'évaluation fonctionnent efficacement et à savoir comment améliorer le processus. Cela fait partie des conditions. Il n'est pas nécessaire d'en faire état dans la loi parce que c'est déjà inscrit dans un document protégé en vertu de la Constitution. Le répéter ne ferait que créer une confusion entre les libellés; il vaut donc mieux laisser les choses telles qu'elles sont établies dans l'Accord-cadre définitif.

Le sénateur Christensen: La Loi sur la gestion des ressources de la Vallée du Mackenzie a créé un certain nombre de problèmes dans ce secteur. Elle a été mise en oeuvre avant ou pendant la rédaction de celle-ci. En a-t-on tiré des leçons? D'après vous, a-t-on apporté des changements à cette mesure législative qui reflètent les problèmes découlant de la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie?

M. Mills: Pendant l'élaboration de ce projet de loi, nous avons examiné quelques-uns des anciens et nouveaux régimes en vigueur. Nous avons également eu de longues discussions avec des membres du secrétariat responsable de la Loi sur la gestion des ressources de la Vallée du Mackenzie, qui nous ont fait part de leurs propres expériences. Cette loi est riche en enseignements. J'aimerais vous dire que nous avons résolu tous les problèmes.

S'il y a une chose que nous avons bien apprise, c'est qu'il faut prendre le temps de mettre en oeuvre cette mesure législative et s'assurer que les différents organismes sont bien préparés et prêts à agir le moment venu. C'est la raison pour laquelle nous disposons de plus de temps pour la préparation et la formation adéquates de ces organismes.

Nous avons examiné ces mesures législatives ainsi que plusieurs ébauches de règlement. Nous pensons avoir retenu quelque chose de leur expérience et de plusieurs autres régimes d'évaluation en vigueur. Nous nous sommes efforcés d'apprendre le plus possible des erreurs, mais aussi des expériences positives, des autres.

Le sénateur Christensen: Une des questions soulevées durant notre séance de mardi portait sur la capacité de satisfaire à toutes les exigences de ces entités et de mener à bien le travail qui doit être accompli dans les six régions concernées. C'est un défi de taille au Yukon étant donné qu'il est difficile de réunir tout le monde dans les secteurs où il y a une faible population. Ceci dit, le jour viendra où nous serons maîtres chez nous. Pourriez-vous nous faire part de votre opinion à ce sujet, s'il vous plaît?

M. Schultz: Les moyens sont au centre de la mise en oeuvre de cette mesure législative ainsi que de toutes les obligations et responsabilités subséquentes découlant des ententes finales. Conscients du fait que ce projet de loi doit établir une formule à guichet unique en matière d'évaluation, toutes nos Premières nations membres qui jouissent actuellement d'une certaine

government secretariat, of looking at what types of capacity we need to focus on. We are considering what type of core capacity we need to ensure that the discharge of our responsibility is done adequately. There is still some discussion currently happening on that topic.

Each of the First Nations that are self-governing are in the process of negotiating some measures of capacity for different components of their responsibility. Some are still doing design work, ultimately looking at what type of land and resource management systems they will develop. Before they get there, under the constitutional frameworks of those communities, they must seek the direction of their citizens as to what type of land and resource legislation they want for their own settlement lands.

Outside the direct obligations in the co-management systems outlined in the agreement, the First Nations have to clearly identify what it is they would want to have more control or say over, or what other subject matter they are prepared to leave rest with Canada or with the territorial system.

Senator Christensen: We have a non-derogation clause as it applies to First Nations that ties into the constitutional requirements of section 35. There is not a non-derogation clause in this bill. Would you like to comment on that?

Mr. Schultz: From our perspective there is no requirement for a non-derogation clause. This legislation flows from this final agreement. The final agreement has a non-derogation clause. More explicitly, it has clauses that speak to defining that position.

In a broader context, the overarching reason for this bill and other pieces of legislation coming from Ottawa is that there was a need to define a relationship between Canada and our peoples in Yukon. The relationship before that was identified under the Indian Act. It was a not a very useful relationship; in fact, it was a dictatorial relationship. This new final agreement and this new arrangement between our peoples and Canada now brings a more defined level of certainty as to what that relationship is.

For those nations that have already ratified the whole basket of relatively undefined rights captured under section 35(1) of the Constitution, we will exchange whatever they may be for the provisions and commitments outlined in these final agreements which are more definitive and more certain to Canada and to us as to what those rights are.

With that being the overall position, we did not take a firm stand on saying that we wanted a non-derogation clause because it was not necessary. It was flowing from an agreement that already had defined what those rights are.

Senator Milne: Chief Schultz, the placer mining people who appeared before us on Tuesday were concerned about timelines. If their claims expire before some of the various groups have their

autonomie gouvernementale examinent avec le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire d'un secrétariat à l'autonomie gouvernementale, les moyens sur lesquels nous devons nous concentrer. Nous évaluons les capacités requises pour garantir le transfert adéquat de nos responsabilités. Il y a encore des pourparlers à ce sujet en ce moment.

Toutes les Premières nations jouissant d'une certaine autonomie gouvernementale négocient actuellement les moyens nécessaires pour assumer les différents aspects de leurs responsabilités. Certaines en sont encore à la phase de conception, à la recherche du modèle de système de gestion des terres et des ressources qu'elles développeront. Avant d'en arriver là, elles doivent demander aux membres de leur communauté, conformément au cadre constitutionnel qui les régit, quel type de loi sur la gestion des terres et des ressources ils veulent voir appliquer sur leur territoire.

Outre les obligations directes découlant des systèmes de cogestion décrites dans l'entente, les Premières nations doivent clairement définir ce qu'elles veulent pour exercer davantage de contrôle ou de mainmise, ou bien décider quel dossier elles sont prêtes à laisser au gouvernement fédéral ou territorial.

Le sénateur Christensen: Il existe une disposition de non-dérégation applicable aux Premières nations qui rejoint les exigences constitutionnelles de l'article 35. Il n'y a pas de disposition de non-dérégation dans ce projet de loi. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Schultz: Selon nous, il n'est pas nécessaire d'avoir une disposition de non-dérégation. Cette mesure législative découle de l'entente finale qui, elle, contient une telle disposition. Il convient d'ailleurs de souligner qu'elle renferme plusieurs articles définissant cette position.

Dans un contexte plus large, la principale raison pour laquelle ce projet de loi et d'autres mesures législatives viennent d'Ottawa tient à la nécessité de définir la relation entre le Canada et les peuples du Yukon. Auparavant, cette relation était définie dans la Loi sur les Indiens. Elle n'était pas très fructueuse car elle était surtout dictatoriale. La nouvelle entente finale et cette disposition récente entre nos peuples et le gouvernement fédéral précisent davantage la teneur de cette relation.

Pour ce qui est des Premières nations ayant déjà accepté l'ensemble des dispositions assez floues du paragraphe 35(1) de la Constitution relatives aux droits, nous changerons le libellé de ces dispositions pour le remplacer par celui des ententes finales parce qu'il est plus récent et qu'il précise davantage ces droits, autant pour nous que pour le gouvernement du Canada.

Ceci étant la situation générale, nous n'avons pas pris de position ferme demandant l'application d'une disposition de non-dérégation car ce n'était pas nécessaire. Celle-ci découle d'une entente dans laquelle sont déjà définis ces droits.

Le sénateur Milne: Chef Schultz, les représentants de la Placer Mining Association qui ont comparu devant nous mardi se disaient préoccupés par les délais. Si leurs concessions expirent

own organization together, then they will not be able to renew those claims. Can you give them any kind of comfort in that regard?

From what you have said, the different groups that you represent are in different stages of organizing to be able to decide what the uses of their lands should be and how they will consult with their own people about it.

Mr. Schultz: When I said that, I was talking about those 16,000 square kilometres that they directly own. The remaining 200-some odd thousand square kilometres of Yukon would fall under the general laws of application. Those processes would not be impacted by those internal discussions by First Nations.

Senator Milne: I understand that. However, there will be some areas staked out on lands that are directly under control of the bands.

Mr. Schultz: That is indeed the case. There is one thing that we clearly understand in our self-government systems. It is that when we assumed the responsibility, we also assumed the liability.

The liability is where we fail to adequately and responsibly discharge any responsibility or decisions that are required of us. We recognize that all orders of government have that liability. As self-governing nations, we now carry that liability. We are making every effort to ensure that will not be the case. I do not think many members of KPMA or other mining interests in the Yukon understand that a good portion of the 16,000 square kilometres that were retained by First Nations under self-government were set aside for the purpose of mining. I know that the converse is generally the impression that others have, but that is not the case.

With that type of positioning by many of these nations, I do not think it is in their best interests to be stalling up anything.

Senator Sibbeston: Mr. Chairman, this is similar to the Nunavut water act, which emanated from the Nunavut Land Claims Agreement. In cases like this, this really emanates from the Yukon umbrella agreement. There is no need for a non-derogation clause. Members should note that distinction. With general law, there is a need for a non-derogation clause, but in cases like this, there is not a need because they are sufficiently protected under the initial land claims agreement.

The Chairman: You will have gathered that it is very seductive to hear that there has been this wonderful level of cooperation and involvement all the way along, because that is a rare occurrence.

You will have gathered that we are at great pains to ensure that all people are properly represented and accounted for and that all people are taken into account in this agreement, because it applies to all people.

avant que plusieurs des autres groupes aient leur propre organisation, ils ne pourront pas les renouveler. Pouvez-vous les rassurer à cet égard?

D'après ce que vous avez dit, les différents groupes que vous représentez sont à divers stades d'organisation pour décider comment utiliser leurs terres et de quelle façon consulter leurs propres membres sur cette question.

M. Schultz: Je faisais référence aux 16 000 kilomètres carrés de terres qu'ils possèdent directement. Les quelque 200 000 kilomètres carrés restants du Yukon relèvent des lois d'application générale. Ces processus ne seraient pas visés par les discussions internes des Premières nations.

Le sénateur Milne: Je comprends bien. Toutefois, il doit y avoir des secteurs, sur ces terres, directement sous le contrôle des bandes.

M. Schultz: Effectivement. S'il y a une chose que nous avons bien comprise dans nos systèmes d'autonomie gouvernementale, c'est que lorsque nous assumons une responsabilité, nous devons aussi être prêts à respecter notre engagement.

Cet engagement consiste à s'acquitter de manière adéquate et réfléchie des responsabilités ou des décisions qui nous incombent. Nous reconnaissons que tous les ordres de gouvernement sont liés par cet engagement, et c'est aussi notre cas, en tant que nations autonomes. Nous déployons tous les efforts nécessaires dans ce sens. Je ne crois pas que beaucoup de membres de la KPMA ou d'autres intérêts miniers du Yukon comprennent qu'une grande partie des 16 000 kilomètres carrés conservés par les Premières nations autonomes étaient réservés à l'exploitation minière. Je sais que d'autres ont généralement l'impression que c'est le contraire, mais il n'en est rien.

Étant donné la position adoptée par beaucoup de ces Premières nations, je ne pense pas qu'il soit dans leur intérêt de faire obstruction à quoi que ce soit.

Le sénateur Sibbeston: Monsieur le président, c'est un peu ce qui s'est passé avec la Loi sur l'eau du Nunavut, qui émanait de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Dans ce cas, cela émane véritablement de l'Accord-cadre conclu avec les Premières nations du Yukon. Nous n'avons pas besoin d'une disposition de non-dérogation. Les membres devraient comprendre cette distinction. Dans une loi générale, il faut une disposition de non-dérogation, mais dans un cas comme celui-là, ce n'est pas nécessaire parce qu'il y a suffisamment de protection accordée en vertu de l'accord initial sur les revendications territoriales.

Le président: J'imagine que vous aurez tous été ravis d'entendre à quel point le niveau de coopération et d'engagement était formidable tout au long du processus car cela ne se produit pas si souvent.

Vous aurez aussi compris que nous nous efforçons de veiller à ce que tous les peuples soient adéquatement représentés et écoutés et à ce que l'on tienne compte de tout le monde dans cette entente car elle s'applique à tous.

In the present circumstance, having to do with placer mining in particular, there is a degree of reservation among the industry as to how effective people on the ground are. They have little confidence in the people who are on the ground.

Are you confident that there will not be a group of parachuted bureaucrats who will not know what is going on in these regional offices dictating, as you put it, what will happen with these assessments? Are you fully confident that these will be people who actually know what is going on?

Mr. Schultz: Absolutely, yes. If I thought otherwise, I would not be before this committee making these representations. I have been involved with the process, particularly on environmental assessment from the outset of my tenure with First Nations, which is now working on 16 years. I have seen the evolution of our involvement, and the evolution of different processes, particularly regionally.

I concur with some of the observations by the industry representatives that, in the past, there have been some bureaucratic failures in dealing with the issues in a timely manner. There have been some exercises between us that have resulted in some amiable resolution to some of those flawed processes.

That does not mean that we do not have our problems once we get outside of our own territory. Honourable senators may have heard that we are under some debate on some decisions by Fisheries and Oceans related to placer mining. The First Nations, the industry and the territorial government worked closely together on a solution and amiable processes. We are continuing to advocate to representatives here in Ottawa that that is something that we want to continue.

If there is any parachuting that happens, I would tend to say it comes from Ottawa, if I might say so.

The Chairman: That is exactly what I was asking.

Mr. Schultz: This bill is designed for local involvement. The designated offices are to be located in regional areas of the territory and manned by individuals who are public servants. It does not clearly delineate if it is a First Nation public servant or a territorial or a federal public servant. That will be determined as we move down that process of implementation. That is only the place of first window entry.

The process in itself is very clear and explicit that it is local people who would be involved in these processes. I am absolutely confident, as we get further down the road to defining the regulations for the implementation of this proposed legislation, that there should be some measure of comfort provided to the industry.

We have two sides to our personality in First Nations in Yukon today. Our governance responsibilities are reflected in these agreements. The delivery of public health, safety programs, services, joint management, stewardship, all those things

Dans les circonstances actuelles, et plus particulièrement en ce qui concerne les mines de placers, l'industrie a quelques réserves au sujet du degré d'efficacité des gens sur le terrain. Elle ne leur fait pas beaucoup confiance.

Avez-vous bon espoir qu'on ne parachutera pas un groupe de bureaucrates qui ne connaissent rien de ce qui se passe dans ces bureaux régionaux pour dicter, comme vous l'avez dit, la conduite de ces évaluations? Avez-vous l'assurance qu'on confiera ces tâches à des personnes bien au courant de la situation?

M. Schultz: Oui, absolument. Si je pensais autrement, je ne serais pas en train de témoigner devant ce comité. Je suis l'évolution de la situation, notamment au chapitre de l'évaluation environnementale, depuis que je suis au service des Premières nations, c'est-à-dire depuis maintenant 16 ans. J'ai vu la progression de notre participation et des différents processus, particulièrement à l'échelle régionale.

J'adhère à certaines des observations formulées par les représentants de l'industrie selon lesquelles, par le passé, on a commis des erreurs bureaucratiques en ne traitant pas les problèmes en temps opportun. Nous avons fait quelques tentatives qui nous ont permis de trouver des solutions amiables à plusieurs de ces processus bancals.

Cela ne veut pas dire que nous n'avons pas de problèmes quand nous sortons de notre propre territoire. Honorables sénateurs, vous savez certainement que nous avons entamé des pourparlers au sujet de décisions concernant les mines de placers prises par Pêches et Océans. Les Premières nations, l'industrie et le gouvernement territorial ont travaillé en étroite collaboration à la recherche d'une solution et d'un règlement amiables. Nous continuons de défendre devant qui veut nous entendre, ici à Ottawa, que nous voulons poursuivre nos travaux dans ce sens.

S'il y avait parachutage, je serais tenté de dire qu'il viendrait d'Ottawa, si je puis m'exprimer ainsi.

Le président: C'est exactement ce que je voulais savoir.

M. Schultz: Ce projet de loi vise à favoriser la participation du milieu. Les bureaux désignés doivent être situés dans les régions et confiés à des fonctionnaires. On ne dit pas clairement s'il faut que ce soit des fonctionnaires autochtones, territoriaux ou fédéraux. Ce sera déterminé plus tard dans le processus de mise en oeuvre. C'est à ces bureaux que les gens s'adresseront en premier.

Le processus en soi est très clair et stipule de manière explicite que ce sont les gens sur place qui feront le travail. J'ai totale confiance qu'à mesure que nous définirons les règlements de mise en oeuvre du projet de loi proposé, l'industrie bénéficiera de certaines mesures favorables.

De nos jours, les Autochtones du Yukon ont une personnalité double. Nos responsabilités en matière de gouvernance sont reflétées dans ces ententes. Les prestations de soins de santé, les programmes de sécurité, les services, la cogestion, l'intendance et

that we do is based on the principal objective that we will be self-governing and, to the greatest extent possible, develop our own revenue for the delivery of these programs and services.

How can that be done? At the outset, it is done, as with most other governments, with some direct, strong fiscal transfer agreements with Ottawa.

However, when you look at the fiscal agreements that we have outlined for the implementation, we have also oriented ourselves to the task of developing own-source revenue, stimulating economic growth in our regions, getting more involvement and flexible capital identified and put into our regional corporations and private businesses so that they can generate money that will become a tax base for these local First Nations that we would share with Canada on income tax, property tax, et cetera. I have to go before another standing committee here in a few hours on a fiscal bill related to the implementation.

We have no interest in developing regulatory processes that would equally stall up our private enterprises and businesses because it would not be very beneficial for us. It is not that we are sitting on one side of the fence solely and saying we will hold everything up. That is not in our interest. It is in our interest to ensure that there is a fair and balanced representation during these assessments and that they are done in a timely manner and that they are done in a manner that gives everyone a measure of satisfaction that when something is being done, all things were considered, all people have been considered, and now it will move forward and have a strong, reasonable chance of being successful. That is the critical issue here.

Whenever there is a failed major project in the territory, the rest of the Yukon wears it. We know a number of large projects that have failed financially, where they fold up shop and dissolve themselves and take all their profits, and then we are left as taxpayers in the Yukon and as residents with the high-cost infrastructure that was developed for the project, as well as all the outstanding bills. We do not want to see that any more. We want to see local people take charge and ensure that these projects are sound projects.

Senator Eyton: It is inspiring to hear the love-in. I did run through your written submission.

Let us say it is unusual to have proposed legislation evolve in this way and be applauded in this way. That makes me a little suspicious.

Based on my experience in dealing with government "timely manner" for a government department is four, five, six years, something of that sort. Again, based on my experience in business, "timely" is probably a year or two, after which you are stretching because time means money.

From the point of view of the council and the First Nations, what do you think of that? Much of it revolves around your assurance that we are integrated and we will look at it together

toutes les choses que nous faisons reposent sur un objectif fondamental: celui de devenir autonomes et, autant que faire se peut, de générer nos propres revenus pour l'application de ces programmes et la fourniture de ces services.

Mais comment y parvenir? Au début, comme c'est le cas pour la plupart des autres gouvernements, ce serait au moyen de solides ententes de transfert financier conclues directement avec Ottawa.

Toutefois, si vous examinez les ententes fiscales que nous avons prévues dans le cadre du processus de mise en oeuvre, vous verrez que nous nous sommes aussi donnés pour mandat de créer nos propres sources de revenus, de stimuler la croissance économique de nos régions, de favoriser une plus grande participation et d'attirer des capitaux dans nos sociétés et entreprises privées régionales pour qu'elles génèrent les revenus qui représenteraient l'assiette fiscale de ces Premières nations et que nous partagerions avec le gouvernement fédéral au titre de l'impôt sur le revenu, de l'impôt foncier, et cetera. Je dois me présenter devant un autre comité permanent dans quelques heures pour y parler d'un projet de loi sur la gestion financière liée à la mise en oeuvre.

Nous n'avons aucun intérêt à établir des processus de réglementation qui entraveraient le développement de nos entreprises et sociétés privées car ce ne serait pas du tout à notre avantage. Nous ne sommes pas du genre à nous comporter en empêcheurs de tourner en rond. Ce n'est pas dans notre intérêt. Notre but est de veiller à ce qu'il y ait une représentation juste et équilibrée durant ces évaluations et que celles-ci soient faites en temps opportun et de façon à ce que les gens aient la satisfaction de voir que lorsque quelque chose est décidé, c'est parce que toutes les questions ont été examinées, tous les intervenants ont été entendus et que les chances de succès sont raisonnablement élevées. C'est sur cela que tout repose.

Lorsqu'un projet d'envergure échoue sur le territoire, le reste du Yukon en pâtit. Il y a eu plusieurs grands projets ayant échoué financièrement; les entrepreneurs ont plié boutique, ils ont dissout la compagnie et sont partis avec la caisse, abandonnant les contribuables du Yukon et leur laissant des coûts d'infrastructure élevés — dus au développement du projet — ainsi que des factures impayées. Nous ne voulons pas que cela se reproduise. Nous voulons que les gens sur place prennent la situation en mains et s'assurent que ces projets sont viables.

Le sénateur Eyton: Ce cri du coeur ne nous laisse pas indifférents. J'ai parcouru rapidement le mémoire que vous avez présenté.

Permettez-nous de vous dire qu'il est inhabituel qu'une mesure législative proposée évolue de cette façon et soit reçue avec autant d'enthousiasme. Cela me laisse un peu dubitatif.

D'après mon expérience auprès du gouvernement, quand un ministère parle d'agir en temps opportun, c'est dans un délai de quatre, cinq ou six ans. Et si je me fie à mon expérience du milieu des affaires, ce délai serait d'une année ou deux, pas plus, parce que le temps, c'est de l'argent.

Qu'en pensez-vous? Donnez-nous le point de vue du conseil et des Premières nations. Finalement, à peu près tout tourne autour de la garantie que nous travaillions de manière intégrée, que nous

and it will be done in a timely manner. It strikes me that the definitions of timely manner may be very different among the three interests that I have mentioned.

Mr. Schultz: There is plenty of room to be pessimistic if we are only looking at historical precedent. I like to be more forward-looking and look at those shortcomings as being what needs to be corrected. That is how we are trying to adjust ourselves.

Timeliness is directly associated to the magnitude. Certainly, I would expect that in the case of a single placer operation timely manner should be a very quick turnaround. It is an operation of a small magnitude. You could pretty much assess relatively quickly what its impacts may be.

If it is a Faro-type operation with a large open pit mine and hundreds of millions of dollars being expended for electrical infrastructure and other support systems and there is a dependence on government grants and all these sorts of things, then the time involved in that type of assessment might take a little longer. I could not say what is an appropriate time for each, as much as I can say it all depends on the magnitude of what is being assessed.

Built into the legislation are categories of assessment, for example, what types of things will be assessed, to what degree and what will be an initial review versus what will be a full-blown assessment. In that regard, there would also be a distinction as to what is timely.

Senator Eyton: It would be interesting to hear your comment on the attitude of First Nations in Yukon to economic development of one kind or another. Is that something you look on in a favourable manner? Is it something that you do rather neutrally or do you look at it carefully in terms of all its impacts? Is there a fundamental bias against economic development and maintaining the present way of life?

I say that because I know for sure that businesses can make choices. The choices they make are to try to deal with responsible people who will work in a timely way or they will go somewhere else with their money and make an investment in some other jurisdiction, state or area where they are welcome and where the timelines are reasonable.

I say that in the context of all the major mining companies that now have international standards for development. I am talking here about the environment and safety. For example, a major mining company will have the same standards in Chile as it does in Mexico, Yukon and Northern Ontario. That is because they have read the tea leaves and they understand that is where they have to go. To do otherwise is difficult for them. I am talking about the major companies and I am familiar with a number of them.

In that context, are you looking for economic development? Do you want to encourage economic development, or are you drawn into it reluctantly?

examinions la situation ensemble et que nous agissions en temps opportun. Il me semble que les trois groupes d'intérêts dont j'ai parlé ont une définition du caractère opportun très différente les uns des autres.

M. Schultz: Si nous nous limitons au précédent historique, nous avons toutes les raisons d'être pessimistes. J'aimerais que nous soyons davantage avant-gardistes et que nous cherchions à corriger ces lacunes. C'est ainsi que nous essayons de nous ajuster.

Le caractère opportun du processus est directement lié à l'ampleur des projets. Évidemment, je m'attends à ce que le délai d'intervention dans une simple mine d'exploitation d'or placérien soit très rapide car c'est un projet de faible envergure dont on peut rapidement évaluer les impacts.

Si c'est un projet du type de la mine Faro, une mine à ciel ouvert pour laquelle on a dépensé des centaines de millions de dollars en infrastructure électrique et autres systèmes de soutien, et que l'on dépend des subventions du gouvernement, et cetera, alors le temps nécessaire pour réaliser l'évaluation risque d'être plus long. Je ne saurais vous dire quel serait le délai approprié dans chacun des cas; tout ce que je sais, c'est que cela dépend de l'ampleur du projet évalué.

La mesure législative proposée prévoit trois catégories d'évaluation, comme le type de choses à évaluer, le niveau de détail et la teneur de l'examen initial par rapport à l'évaluation en tant que tel. Là aussi, il y aura des distinctions à faire quant aux délais.

Le sénateur Eyton: J'aimerais connaître votre point de vue sur la position des Premières nations du Yukon à l'égard d'une forme ou d'une autre de développement économique. Y sont-elles favorables? Sont-elles neutres ou bien attentives à toutes les conséquences? Ont-elles un préjugé solidement implanté contre le développement économique et en faveur du maintien du mode de vie actuel?

Si je pose cette question, c'est parce que je sais pertinemment que les entreprises peuvent faire des choix. Elles chercheront à traiter avec des gens responsables capables de travailler dans les délais souhaités. Sinon, ces entreprises iront investir leur argent ailleurs, dans d'autres régions, d'autres provinces ou d'autres États où elles seront les bienvenues et où les délais seront raisonnables.

Je fais particulièrement référence à toutes les grandes sociétés minières qui doivent maintenant se conformer à des normes internationales en matière d'environnement et de sécurité. Par exemple, une grande compagnie minière devra se soumettre aux mêmes normes, qu'elle soit établie au Chili, au Mexique, au Yukon ou dans le nord de l'Ontario. Ces sociétés ont vu venir les choses et elles savent où aller. Il leur serait difficile de faire autrement. Je vous parle ici de grandes entreprises, et j'en connais plusieurs très bien.

Dans ce contexte, comment envisagez-vous le développement économique? Y êtes-vous favorables ou êtes-vous plutôt réticents?

Mr. Schultz: The actions of many of our peoples and businesses reflect a strong willingness to encourage economic growth and development. However, it must be done responsibly, and I emphasize the word "responsibly."

Frankly, we have been on the receiving end of primarily the negative effects of unregulated and rushed development for well over 100 years. Right now, we find ourselves on the cusp of actually becoming a full partner in the Canadian federation. I say that not only in the sense of being in a system of government that has equal representation and authority to dispense and discharge public health and safety programming and the administration of lands and resources, but also to become full economic partners in the private sector.

We have a clear distinction in our region. We have undertaken a two-year exercise among our communities in which Kwanlin Dun, Kaska, and three northern British Columbia communities were involved. They have now become part of a regional corporation. We used to have a fully integrated system. Our political and economic systems used to be part and parcel of the same thing. We have now segregated the two out; they are two distinct activities.

Our private sector people who run our local businesses, our local corporations and our regional corporations are heavily engaged in the forestry and mining sectors. We have quite a number of people involved in placer mining. We have a number of First Nations who are interested in getting into large project mining. We have a number of First Nations that are involved in the oil and gas sector. A number of our First Nations have strong partnerships with airlines, transportation systems, telecommunications and so forth. As a region, we are very proactive despite any historical unpleasantness to the contrary.

Generally, at the end of the day, our people are optimists. Our elders and our citizens have mandated us to have that forward-looking view. It would not be in our interest to have regulatory processes that are too much of a burden and stymie any economic growth.

If we do not have enough economic growth in the region, we will not generate enough revenue to carry out and discharge all the good public health and safety programs that we want. Although initial parts of the agreements speak to fiscal transfer agreements from Canada, they are not guaranteed in perpetuity. We must start working toward a measure of our own source of revenue generation. The only way to do that is to ensure that there are adequate regulatory processes that are done in a timely manner.

Mr. Mills: Not only is there creation of wealth for governments, but our corporations are now some of the largest employers through private business development. As head of one of the development corporations, we have partnered with other Yukoners in joint venture arrangements. We have long-term, established, non-Aboriginal businesses that we have joined in partnership with to strengthen both them and ourselves. We have

M. Schultz: Les actions de bien des membres de nos communautés et de plusieurs de nos entreprises reflètent la volonté ferme d'encourager le développement et la croissance économique. Toutefois, il faut agir de manière responsable et j'insiste bien sur le mot «responsable».

Très franchement, nous avons souffert pendant plus de 100 ans des répercussions négatives d'un développement anarchique et effréné. Aujourd'hui, nous sommes à la veille de devenir un partenaire à part entière dans la Fédération canadienne. Je ne dis pas cela uniquement parce que nous voulons un système de gouvernement ayant une représentation égale et le pouvoir de dispenser des soins de santé et des programmes de sécurité ou d'administrer les terres et les ressources, mais aussi parce que nous voulons devenir un partenaire économique à part entière du secteur privé.

Il y a une distinction claire dans notre région. Nous avons entrepris un exercice d'une durée de deux ans, au sein de nos collectivités, auquel ont pris part les Kwanlin Dun, les Kaskas et trois autres communautés du nord de la Colombie-Britannique. Celles-ci font désormais partie d'une corporation régionale. Nous avions un système totalement intégré. Nos systèmes politique et économique formaient un tout, mais nous les avons séparés en deux.

Nos entreprises et corporations locales ou régionales du secteur privé sont massivement engagées dans les activités forestières et minières. Beaucoup de gens travaillent dans l'exploitation des placers. Plusieurs Premières nations voudraient s'investir dans de grands projets miniers. D'autres travaillent dans les secteurs pétrolier et gazier. D'autres encore ont créé de solides partenariats avec des compagnies aériennes, des sociétés de transport, de télécommunications, et cetera. Notre région fait preuve d'un très grand dynamisme en dépit des événements passés qui témoignent du contraire.

De manière générale, au bout du compte, les gens sont optimistes. Nos aînés et nos concitoyens nous demandent de rester tournés vers l'avenir. Il ne serait pas dans notre intérêt d'adopter des processus de réglementation qui ne feraient que ralentir, voire paralyser, la croissance économique.

Si la croissance économique n'est pas suffisante dans la région, nous ne générerons pas assez de revenus pour gérer et dispenser tous les bons programmes de santé et de sécurité que nous voulons. Même si, au début, les ententes font référence à des accords de transfert financier provenant du gouvernement fédéral, rien n'est garanti à perpétuité et sans condition. Nous devons commencer à réfléchir à des façons de créer nos propres sources de revenus. Le seul moyen d'y parvenir, c'est de garantir des processus de réglementation adéquats et opportuns.

M. Mills: Non seulement nous créons de la richesse pour les gouvernements, mais nos sociétés sont maintenant parmi les plus grands employeurs du secteur privé. La société de développement économique que je dirige a conclu des partenariats avec d'autres Yukonnais dans le cadre d'accords de coentreprise. Nous avons signé des ententes de partenariat avec des sociétés non autochtones établies de longue date afin de nous renforcer

been clear that we are very much in favour of economic development, but economic development that considers all aspects of growth.

Concerning the concept of having local offices, we think there is capacity out there in the local areas. It is just that there are people who do not want to work in Whitehorse. They want to work somewhere else. In the past, the placer industry was supportive of decision-making in Dawson City. It changes from time to time. At one time they will support the local offices, while at other times they will not. The concept of having an office in the Dawson region was to have an office with some expertise so that these assessments could be done more quickly.

When you look at the regulations and the various aspects, there are different levels of assessment to be done. We think the designated offices will be more efficient than having an assessment done out of Whitehorse. In turn, we think the larger projects may have to go to more detailed assessments, which is reasonable.

Some of the rules that are established allow for setting up different categories within an evaluation that has been done, so you can get those things through that should be done quickly. It is in all our favours not to jam up this assessment process with unnecessary projects.

Senator Eyton: People will be watching.

Mr. Schultz: I hope so.

Senator Baker: Do you have any regrets that perhaps in your attempts to develop legislation that has to go hand in hand with federal legislation you were not able to go as far as you wanted to go?

In various parts of the bill I notice the two words "may" and "shall." These words are used within the context of the panels that will be established. The panels will have various authority to have public meetings in local areas. No matter which panel you look at, it has the authority of a superior court judge in that it will demand documents and witnesses. Those witnesses will have to answer questions put to them and the documents will have to be disclosed. That is the power of a superior court judge. Power is not defined in the bill, but that obviously is the power.

If you look at similar powers given to panels established under similar provincial legislation you discover that there are protections given in that clause of the bill as to the use in further proceedings of any further information that someone gives before that body. In other words, the right not to have something that you said before one of these bodies held against you in a future proceeding.

It seems to me to be somewhat out of the ordinary to have this power to be able to demand and get witnesses who must answer the questions and produce the documents in order to make the

mutuellement. Nous sommes clairement en faveur du développement économique, à condition qu'il englobe tous les aspects de la croissance.

Pour ce qui est des bureaux locaux, nous croyons que les localités de la région disposent des moyens nécessaires. Mais il y a des gens qui ne veulent pas travailler à Whitehorse. Ils préfèrent aller ailleurs. Par le passé, l'industrie d'exploitation des placers était favorable à ce que les décisions se prennent dans la ville de Dawson. Cela change de temps à autre. Parfois, ils sont pour les bureaux locaux et parfois, ils sont contre. On voulait avoir un bureau dans la région de Dawson qui dispose d'une certaine expertise pour que les évaluations se fassent plus rapidement.

Quand on examine les différents aspects de la réglementation, on se rend compte qu'il y a plusieurs niveaux d'évaluation. Nous pensons qu'il serait plus efficace que ce soient les bureaux désignés qui se chargent des évaluations, plutôt que le travail soit fait depuis Whitehorse. Par ailleurs, nous croyons que les grands projets doivent être soumis à des évaluations plus détaillées; cela semble raisonnable.

Quelques-unes des règles établies permettent la création de différentes catégories dans l'évaluation réalisée, de façon à déterminer ce qui peut être fait rapidement. Nous avons tout intérêt à ne pas paralyser le processus d'évaluation avec des projets inutiles.

Le sénateur Eyton: Les gens y veilleront.

M. Schultz: Je l'espère.

Le sénateur Baker: Ne regrettez-vous pas que vos tentatives visant à élaborer une mesure législative intimement liée aux lois fédérales vous empêchent d'aller aussi loin que vous le voudriez?

J'ai remarqué qu'on emploie les mots «peut» et «doit» dans différentes parties du projet de loi, particulièrement quand on parle des commissions d'examen qui seront mises sur pied. Celles-ci auront le pouvoir de tenir des réunions publiques dans les régions. N'importe quelle commission aura autant de pouvoir qu'un juge de la cour supérieure en ce sens qu'elle pourra exiger la présentation de documents et la comparution de témoins. Ces témoins devront répondre aux questions et les documents devront être rendus publics. C'est là le pouvoir conféré à un juge de la cour supérieure. On ne définit pas le pouvoir dans le projet de loi, mais c'est bien de cela dont il s'agit.

Si vous regardez les pouvoirs similaires consentis à des commissions d'examen établies en vertu de lois provinciales semblables, vous verrez que cette disposition du projet de loi accorde certaines protections relatives à l'utilisation future de toute information supplémentaire donnée à la commission d'examen. Autrement dit, cela évite que ce que vous avez dit devant l'une de ces commissions soit retenu contre vous ultérieurement.

Il me semble que c'est assez inusité d'avoir le pouvoir d'exiger la comparution de témoins qui devront répondre à des questions et produire certains documents vous permettant de prendre les

decisions that you want to make. However, you would then have to consult with the territorial or the federal government agency or minister so affected by the results of the panel decisions.

Were you not able to get something that you would like to have gotten when you started the process at the end of the process?

I am concerned with the additional power that has been given to you under this bill to call whatever witnesses you wish to get the answers you wish and whatever documents you need in a process not of examining environmental assessment but of examining economic benefits of an industry.

Mr. Schultz: In terms of regrets, I think all of the parties could look at this and say they all have some measure of regret. It was based on a framework of negotiation. As an example, it was the desire of our communities to have a designated office in each community. Through the process of discussions and dialogue with the other orders of government and with other sectors, it ended up being with the six. That is far less than what we originally wanted. That is one example.

Senator Baker: Is that one of 11?

Mr. Schultz: One out of 14; one in each community. Each of our First Nation communities has some traditional lands that they have occupied. They, in our minds, were the local residents, not just our people but also the local non-native residents. They would be the most informed about that geographical area, about wildlife trends, patterns, habitat, the ecosystem, environment, historical, social and economic patterns. That is what we thought and that is what this is all framed on, but through the process of negotiations we ended up with only six.

There are a number of regrets, I suppose. At the end of the day you have to determine what you have conceded and allowed to take a lesser stand on, as long as the original framework of what you were trying to achieve is there.

What does it take to get everyone on board? Quite frankly, when we first came up with what we wanted there was a significant amount of resistance. As we went through the process of negotiations to get people to understand the merit and local control, one of the things that non-native and native people were saying a lot in the 1970s was how all the decisions were made in Ottawa. We are just on the receiving end of things.

When we look at what these panels are responsible to do, they are to make some specific, strong recommendations to a decision body. You are correct; it is either territorial, maybe a federal, but more likely a First Nation order of government. It will be one of those three orders of government. If they are going to make a strong recommendation that the decision body has to seriously

décisions voulues. De toutes façons, il vous faudra ensuite consulter l'agence ou le ministre territorial ou fédéral visé par les décisions de la commission.

Se pourrait-il que vous n'obteniez pas, en fin de compte, ce que vous espériez au début du processus?

Je m'inquiète du pouvoir supplémentaire qui vous a été conféré en vertu de ce projet de loi et qui consiste à faire comparaître les témoins que vous voulez pour répondre aux questions que vous voulez et fournir les documents dont vous avez besoin, non pas dans le but de réaliser une évaluation environnementale, mais dans celui d'examiner les retombées économiques pour une industrie.

M. Schultz: Pour ce qui est des regrets, je crois que tout le monde pourrait avoir des raisons de se plaindre, dans une certaine mesure. Tout ceci se fonde sur un cadre de négociation. Par exemple, nos communautés souhaitaient qu'il y ait un bureau désigné dans chacune d'entre elles. Au terme des discussions et des dialogues que nous avons eus avec d'autres ordres de gouvernement et d'autres secteurs, nous avons fini par en obtenir six. C'est loin de ce que nous voulions au départ. Voilà donc un exemple.

Le sénateur Banks: Est-ce un sur 11?

M. Schultz: Un sur 14; un dans chaque communauté. Chacune de nos collectivités autochtones jouit de territoires ancestraux qu'elle a occupés. Dans notre esprit, ces gens étaient les habitants de ces terres, et je ne parle pas uniquement des gens de notre communauté, mais aussi des résidents non autochtones. Ce sont ceux qui connaissent le mieux le secteur, les espèces sauvages, leurs tendances et leur évolution, leur habitat, l'écosystème et l'environnement ainsi que les caractéristiques historiques, sociales et économiques de la région. C'est ce que nous pensions et c'est ainsi que tout est articulé, mais au terme du processus de négociation, nous n'avons réussi à obtenir que six bureaux.

Nous avons donc quelques regrets, je suppose. Au bout du compte, il faut évaluer les concessions faites et les positions sur lesquelles on a reculé, tout en essayant d'obtenir, globalement, ce qu'on voulait.

Comment faire pour rallier tout le monde? À vrai dire, à l'origine lorsque nous avons énoncé ce que nous souhaitions, nous nous sommes heurtés à une forte résistance. Au cours du processus de négociation visant à amener les gens à comprendre le bien-fondé de cette initiative et le contrôle local que nous pourrions en tirer, tant les Autochtones que les non-Autochtones se plaignaient dans les années 70 que toutes les décisions étaient prises à Ottawa. Nous sommes de simples exécutants.

Si l'on considère les responsabilités conférées à ces comités, ils doivent soumettre des recommandations vigoureuses et spécifiques à un organisme décisionnaire. Vous avez raison; il peut s'agir d'une instance territoriale ou fédérale, mais il est plus probable que ce soit un palier de gouvernement des Premières nations. Ce sera l'un ou l'autre de ces trois ordres de

consider, and must give written explanations as to why it will not accept that decision, then the reasons must be very sound.

One of the things we needed to make sure is that the panel had every instrument available to get accurate and timely information. If you do not get it in an accurate and timely way, then the proponents might be compromised because it takes that much longer to get things concluded.

Mr. Mills: We have been negotiating for several years on this particular legislation. We had certain objectives that we entered these negotiations with. We have met all our objectives.

It has not always been a good relationship between First Nations and the Government of Canada and the Government of Yukon around this proposed legislation, but it is one that we have all agreed to support because it is fairly tightly connected within this legislation. We have had our differences in our negotiations, but we believe the compromises work for everyone and we believe that everyone has compromised on this.

This proposed legislation very much sets aside the other potential regimes that are set up for assessment in the Yukon. There are provisions for how CEAA will exist except for certain parts. We have dealt with the issue of duplication.

The Yukon government will not have its own assessment regime. This will be their assessment regime. This will be the First Nations' assessment regime, as well as the Government of Canada's. We think it is a good one because it is the same rules for any proponent, no matter where the project takes place. Many projects, such as roads, cover different jurisdictions, but it is the same assessment process. It is not just working with other regimes. We developed a regime that is the main assessment process for the entire Yukon, no matter which lands are implicated by it. We think that is a very effective possess for everyone involved.

With regard to having the powers of a court, similar powers have been afforded to other boards within the Yukon; they are not unlimited. Each power, of course, must be judicially proper. It comes down to the question that if a panel makes a recommendation and assessment bodies cannot proceed to issue an approval unless they have recommendations, if people are not providing all the information that is necessary, how do you get that information brought forward? That is why it is essential that this board is able to pull that information in order to complete their assessment. If not, then we know a very good way for anyone to be able to stall the process by not providing all the information that is necessary.

The Chairman: If you are staking a mining claim and starting a small operation to do economic assessments, you want to be sure that the information about where you are and what you are doing

gouvernement. S'ils présentent une recommandation solide que l'instance décisionnaire se doit d'examiner sérieusement et fournir par la suite des motifs écrits d'un éventuel refus, il faut que les raisons sur lesquelles ils se fondent soient très valables.

Il fallait entre autres s'assurer que le comité dispose de tous les outils nécessaires pour obtenir une information exacte et opportune. L'absence d'une telle information pourrait nuire aux promoteurs de projet car à ce moment-là, il faut beaucoup plus de temps pour conclure des ententes.

M. Mills: Cette mesure particulière a nécessité des années de négociations. Nous avons certains objectifs lorsque nous avons abordé ces négociations et nous les avons tous réalisés.

Les relations entre les Premières nations et le gouvernement du Canada et le gouvernement du Yukon au sujet de cette proposition législative n'ont pas toujours été bonnes, mais toutes les parties ont convenu de persévérer puisque dans le contexte de la mesure, elles ont des liens étroits. Au cours des négociations, nous avons eu des divergences d'opinion, mais nous estimons que les compromis consentis sont satisfaisants pour tout le monde. D'ailleurs, nous estimons que tout le monde a fait des compromis dans cette affaire.

La mesure proposée écarte les autres régimes potentiels en ce qui concerne l'exercice d'évaluation au Yukon. Des dispositions précisent de quelle façon s'appliquera la LCEE, sauf dans certaines régions. Nous avons réglé le problème du double emploi.

Le gouvernement du Yukon n'aura pas son propre régime d'évaluation. La mesure renferme son régime d'évaluation qui sera aussi celui des Premières nations et du gouvernement du Canada. Nous estimons que c'est une bonne chose étant donné que les mêmes règles s'appliqueront à tous les promoteurs de projet, indépendamment du lieu où il est envisagé. De nombreux projets, comme la construction de routes, couvrent différentes juridictions, mais le processus d'évaluation est le même. Il ne s'agit pas d'un simple mécanisme de collaboration avec d'autres régimes. Nous avons élaboré un régime qui constitue le principal processus d'évaluation pour l'ensemble du Yukon, indépendamment des terres visées. À notre avis, il s'agit là d'un processus très efficace pour toutes les parties en cause.

Pour ce qui est d'avoir les pouvoirs d'un tribunal, de tels pouvoirs ont été consentis à d'autres offices au Yukon; ils ne sont pas illimités. Évidemment, chaque pouvoir doit avoir de solides assises juridiques. Tout tourne autour de la question suivante: un comité doit présenter une recommandation; les responsables de l'évaluation ne peuvent approuver un projet à moins d'avoir en main une recommandation. Mais s'ils ne reçoivent pas toute l'information nécessaire, comment s'y prendront-ils pour l'obtenir? Voilà pourquoi il est essentiel que cet office soit en mesure d'aller chercher cette information pour mener à bien son évaluation. Sinon, quiconque voudra ralentir le processus pourra facilement le faire en ne fournissant pas toute l'information nécessaire.

Le président: Si vous voulez obtenir une concession minière et que vous lancez une modeste opération pour effectuer une évaluation économique, vous voulez être certain que

and what you are getting out of it is not public. In the situation that you just described, that information becomes public. That is not very good in the mining business.

Mr. Mills: It is actually not good in the mining business and not good in Aboriginal business either. That is why there are provisions in here, and in the Access to Information Act, that allows for provisions for confidentiality within this process. I think that the provisions within the legislation adequately protect proprietary information by industry of any kind, and ensure that certain confidential information provided by people making submissions can also be protected as much as possible, but that is all subject to certain rules around access to information. The purpose is to ensure that the panel is able to pull the information necessary to complete their assessments. I do not think any panel will have the ability to start to blanket subpoena and draw whatever information. It needs to be something that is pertinent to the assessment that is being done, and I think that the protections under the courts will ensure that this is done properly.

Senator Setlakwe: I know the question was raised as to the economic side while the assessments deal with the environmental side. What about economic benefits?

In the Northwest Territories, there are a number of diamond mines. Whereas the assessment that was undertaken dealt with the environmental aspect of it, another big part was the economic benefit to accrue to the local people. Would your assessment deal with that aspect of the matter?

Mr. Schultz: Yes. The social and economic effects of projects will be assessed under the YESAA process. In particular, we will be looking at all aspects of the project, particularly its impacts on local communities, its potential benefits to the community and local peoples, and also to the possible negative effects and what can be done to mitigate any possible negative effects. The whole gamut of issues will be reviewed in the assessment.

Senator Setlakwe: How will this regime affect the prospect of a pipeline from Alaska through the Yukon?

Mr. Schultz: We have had a number of discussions with the National Energy Board, as well as with the representatives within the federal government and the territorial government and amongst our communities. We have had a number of discussions about a singular window assessment in the event that such a pipeline is brought forward. We had numerous discussions on that subject, but it does not look likely, from what I understand now.

Senator Baker: A business or operation that wants to establish in a particular area, because there is a resource there that they want, normally goes to the local government, the provincial administration or territorial administration first, because they have direct control under the Constitution of the land and of what happens with the resources. However, they are not subjected to a

l'information concernant le lieu et l'ampleur de vos recherches ainsi que leurs résultats ne sera pas rendue publique. Dans la situation que vous venez de décrire, cette information devient publique. Ce n'est pas très bon dans le domaine minier.

M. Mills: En fait, ce n'est bon ni pour les entreprises minières ni pour les entreprises autochtones. Voilà pourquoi on trouve dans la mesure, ainsi que dans la Loi sur l'accès à l'information, des dispositions qui autorisent la confidentialité du processus. J'estime que les dispositions que renferme la mesure protègent adéquatement l'information dont toute industrie est propriétaire et garantit que certains renseignements confidentiels fournis par les personnes qui présentent des soumissions bénéficient de la meilleure protection possible, mais tout cela demeure assujéti à certaines règles entourant l'accès à l'information. L'objectif est de s'assurer que le comité peut aller chercher l'information nécessaire pour mener à bien ces évaluations. Je ne pense pas qu'un comité sera habilité à exiger des renseignements de nature générale et à y puiser ce qu'il veut selon son bon vouloir. Il faut que les renseignements en question aient un rapport avec l'évaluation qui est faite et je pense que les tribunaux garantiront que tout ce processus se déroulera de façon ordonnée.

Le sénateur Setlakwe: Je sais qu'on a évoqué le volet économique bien que les évaluations portent sur le volet environnemental. Qu'en est-il des avantages économiques?

Il y a dans les Territoires du Nord-Ouest un certain nombre de mines de diamant. L'évaluation qui a été effectuée portait sur l'aspect environnemental, mais un autre élément important était les retombées économiques pour la population locale. Votre évaluation prendrait-elle en compte cet aspect de la question?

M. Schultz: Oui. Les effets sociaux et économiques des projets seront évalués dans le cadre de la Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon. Plus précisément, nous allons examiner tous les aspects du projet, dont ses répercussions sur les collectivités locales, ses avantages potentiels pour la population et la communauté locale ainsi que ses effets négatifs éventuels et les mesures à prendre pour les contrer. Toutes ces questions seront examinées dans le contexte de l'évaluation.

Le sénateur Setlakwe: De quelle façon ce régime influera-t-il sur la possibilité de construire un pipeline à partir de l'Alaska, en passant par le Yukon?

M. Schultz: Nous avons eu de nombreuses discussions avec des porte-parole de l'Office national de l'énergie, ainsi qu'avec des représentants du gouvernement fédéral, du gouvernement territorial et de nos collectivités. Nous avons discuté à maintes reprises de la possibilité d'instituer un guichet unique dans l'éventualité où un projet de pipeline irait de l'avant. Nous avons eu bien des discussions à ce sujet, mais d'après ce que je sais, cela semble peu plausible.

Le sénateur Baker: Lorsqu'une entreprise veut s'établir dans une région en particulier parce que c'est là que se trouve une ressource qui les intéresse, normalement, elle communique avec les autorités locales, le gouvernement provincial ou territorial en premier lieu, parce qu'en vertu de la Constitution, ce sont ces ordres de gouvernement qui assument le contrôle direct des terres

process in which they must, if it is demanded, produce the things that could be produced under the requirements of an order from a superior court judge. I cannot think of any similar situation. This is an interesting bill from that aspect.

All in one fell swoop, if something is not happening properly, if a business is just pulling up and leaving and so on, you have a mechanism there to review it, and you have the power of a superior court judge to demand documents and witnesses to appear before you.

Normally, under provincial legislation a self-regulating body would be given that power. If you had an environmental assessment act, they would be given that power under a clause. I have not seen it in a situation where you have a group that wants to ensure that the economic benefits will be maximized for the people and that industry would be potentially subjected to that kind of cross-examination before establishing or changing their industry in that area.

Did you have any representation along the way that perhaps this would be discouraging to a new business?

Mr. Mills: No, we have not had any representations challenging that particular aspect. These judicial powers do not apply just to proponents, but apply to anyone. It provides some comfort of the rights of a proponent to be able to seek information that they believe may be detrimental to them getting a favourable recommendation. We must realize these authorities go beyond just trying to stonewall or impact on industry. If all the information is not available to do an assessment, and you are unable to pull that information, then what do you do as a body that has to issue a recommendation? I assume that you recommend that it not proceed because you are unable to determine whether there is a significant impact. You run into a problem of what the result would be if you do not get all the information that is there. If an intervenor comes in with a grand statement around a particular project but is not willing to provide, whether confidential or on the table, the documents to prove it, then it seems that you would have to give very little weight to the arguments that are being put forward by them.

When we look at this, as well as other legislation, we look at it as a tool to ensure that we have all the information necessary so that we can come up with a recommendation on a project. I would not want to see this portrayed as a way to hold them over a barrel or force industry to give up their secrets. This is a power that applies to everyone. The board would only use this power in trying to obtain information that is required to make a decision.

We have not heard concerns with regard to these provisions, and I think that it does give you the answer that it allows the information that is necessary to make a recommendation, and it allows the assessment process to be completed.

et des ressources. Cependant, ils ne sont pas assujettis à un processus qui les oblige à produire des documents qui pourraient être exigés à la suite de l'ordonnance d'un juge de la Cour supérieure. C'est un projet de loi intéressant de ce point de vue.

Grâce à cette disposition unique, si les choses se passent mal, si une entreprise décide de renoncer et de partir, vous disposez d'un mécanisme pour examiner la situation. Vous disposez du pouvoir d'un juge de la Cour supérieure pour exiger des documents et pour citer des témoins à comparaître.

Normalement, dans la législation provinciale, c'est à un organisme indépendant que serait conféré ce pouvoir. Dans le contexte d'une loi sur l'évaluation environnementale, un article précis conférerait ce pouvoir. Je n'ai jamais vu auparavant de situation où ce pouvoir est accordé à un groupe voulant s'assurer de l'optimisation des retombées économiques pour la population et où une entreprise serait potentiellement assujettie à un tel examen avant de pouvoir s'établir dans une région ou la quitter.

Au cours du processus, vous a-t-on dit que cela risquait peut-être de décourager la venue de nouvelles entreprises?

M. Mills: Non, personne n'a contesté cet aspect particulier. Ces pouvoirs judiciaires ne s'appliquent pas uniquement aux promoteurs de projet, mais à tous les acteurs. Ce qui rassure les promoteurs de projet, c'est qu'ils auront le droit de prendre connaissance d'informations qui, à leur avis, risquent de les empêcher d'obtenir une recommandation favorable. Il faut comprendre que ces pouvoirs ne visent pas uniquement les tentatives pour faire traîner les choses en longueur ou les répercussions sur l'industrie. Si l'organisme chargé de faire l'évaluation n'a pas toute l'information nécessaire pour faire son travail et ne dispose pas des pouvoirs pour l'obtenir, comment voulez-vous qu'il fasse une recommandation? Je suppose qu'en l'occurrence, il recommandera de ne pas aller de l'avant puisqu'il n'est pas en mesure de déterminer si le projet aura ou non des conséquences importantes. On se heurte à un problème: qu'arrivera-t-il s'il n'est pas possible d'obtenir toute l'information existante. Si un intervenant se présente en faisant des déclarations à l'emporte-pièce au sujet d'un projet en particulier, mais qu'il n'est pas disposé à fournir ouvertement ou confidentiellement les documents à l'appui, il me semble que l'on ne peut accorder que très peu de poids aux arguments qu'il avance.

Lorsque nous considérons cette mesure, tout comme d'autres, nous y voyons un outil pour s'assurer d'avoir toute l'information qui nous permette de faire une recommandation à l'égard d'un projet. Je ne voudrais pas que cela soit interprété comme un moyen de forcer la main à qui que ce soit ou d'obliger les entreprises à divulguer leurs secrets. C'est un pouvoir qui s'applique à tous les intervenants et l'office y ferait appel uniquement pour tenter d'obtenir l'information nécessaire pour rendre une décision.

Personne n'a exprimé de préoccupation au sujet de ces dispositions, et je pense que cela montre bien qu'elles permettent la communication de l'information nécessaire pour faire une recommandation. Elles assurent la bonne marche du processus d'évaluation.

Senator Milne: I do not see where in the legislation it provides this necessary protection for confidentiality. This may be something I should ask of the officials when they come later. Clause 118 states:

The Board shall maintain

(a) a register containing all documents that are produced,

Clause 119 states:

Each designated office shall maintain

(a) a register containing all documents that are produced,

Clause 120 states:

(1) Any person has the right to inspect the registers and records referred to in sections 117 to 119 during normal business hours.

If Family A has a traditional hunting ground where they have always gone hunting and get the best furs and have the best trap-line around, and if Family B just goes to the register and finds out where that is, what is to protect Family A?

The Chairman: Can I suggest that you read clause 121 with clause 120? The answer may be contained therein.

Senator Milne: Clause 120 states:

(1) Any person has the right to inspect the registers and records referred to in sections 117 to 119 during normal business hours.

The Chairman: Clause 121 states:

Notwithstanding any other provision of this Part, the executive committee the designated offices, panels of the Board and decision may not disclose

Senator Milne: Thank you.

The Chairman: I do not know if that fully answer your question.

Senator Milne: I was not reading far enough.

Senator Milne: It is basically a notwithstanding clause.

The Chairman: I think it might deal with what both of us were worried about.

Senator Baker: Yes, the definition of traditional knowledge.

Senator Milne: I withdraw my question.

Mr. Schultz: In an Aboriginal society, you would know that stuff already. It was not so much a concern that other Aboriginal people would know, because they already know and there is already an understanding between the families of who is where.

The concern is when a commercial interest starts. An example would be when we were first embarking on land claims and starting to disseminate information for the process of negotiation to public orders of government, which were then obliged, as

Le sénateur Milne: Je ne vois rien dans la mesure qui assure la protection nécessaire aux renseignements confidentiels. C'est sans doute une question que je devrai poser aux fonctionnaires lorsqu'ils viendront plus tard. L'article 118 stipule:

Sont conservés par l'Office:

a) un registre où sont versés tous les documents produits [...]

L'article 119 stipule:

Sont conservés par chacun des bureaux désignés:

a) un registre où sont versés tous les documents produits [...]

L'article 120 stipule:

(1) Les registres et autres documents visés aux articles 117 à 119 peuvent être consultés pendant les heures normales de bureau.

Si une famille a un terrain de chasse traditionnel où elle a toujours chassé et où elle obtient les meilleures fourrures et installe les meilleurs pièges pour la trappe, et si la famille B n'a qu'à consulter le registre pour savoir où il se trouve, quelle disposition protège la famille A?

Le président: Puis-je vous suggérer de lire l'article 121 avec l'article 120? La réponse s'y trouve peut-être.

Le sénateur Milne: L'article 120 stipule:

(1) Les registres et autres documents visés aux articles 117 à 119 peuvent être consultés pendant les heures normales de bureau.

Le président: L'article 121 stipule:

Malgré toute disposition contraire de la présente partie, le bureau désigné, le comité de direction, le comité restreint et le décisionnaire sont tenus de refuser la communication [...]

Le sénateur Milne: Merci.

Le président: J'ignore si ça répond complètement à votre question.

Le sénateur Milne: Je n'avais pas lu assez loin.

Le sénateur Milne: C'est essentiellement une clause dérogatoire.

Le président: Voilà qui, selon moi, règle une question qui nous préoccupait tous les deux.

Le sénateur Baker: Oui, la définition de «connaissances traditionnelles».

Le sénateur Milne: Je retire ma question.

M. Schultz: Dans une société autochtone, vous sauriez déjà tout cela. La disposition ne visait pas tellement ce que les autres Autochtones sauraient, parce qu'ils sont déjà au courant et qu'il y a déjà une entente entre les familles qui savent où chacun chasse.

C'est lorsqu'un intérêt commercial entre en jeu que le problème se pose. Je vais vous donner un exemple. Lorsque nous avons lancé le processus des revendications territoriales et que dans le cours des négociations nous avons commencé à divulguer de

public orders of government, to make that information more generally acceptable. Suddenly, cottage lots along certain waterfronts were being purchased because it was then known that was where the fish go to spawn. Similarly, new hunting lodges were located in areas of prime salt licks, information that our people had always known.

This is where we get concerned, and the unfortunate consequence was that our people started clamming up. They were not even talking to us any more about information because they felt we would give the information to the government and the next thing they would be off the land.

The Chairman: We will be, as you have I am sure gathered, watching very closely over the next while, particularly when the review occurs, to ensure the inclusiveness and the efficacy of this agreement, because as Senator Eyton said, it looks almost too good to be true. I hope that it is true. I hope that it can serve, as you suggested, Grand Chief, as a model, because if it does work, if it does genuinely include everyone, including those members who are not here today represented by you, and their interests, then it will be a marvel that we will all be able to look to it as an example for the direction in which we should go on many things.

Thank you very much for your most informative testimony.

Senator Kenny: I notice there is no television in the room, and we just had a very important hearing that should be available on television. I want to ask you, with the support of the committee, I hope, to write a courteous, as all your letters are, and respectful letter to the Chair of the Standing Committee on Internal Economy, with a copy to the leader, saying that we have a problem without television. I checked with the clerk. The cameras we have are elsewhere.

Frankly, we need to have enough cameras so that they are here when we are here. It is one of those things that if no one ever mentions it to internal economy or to the leader, then it will not be a problem. I am not saying we should run to their offices screaming and shouting, but we need to consistently build a file on where we are deficient.

We have gone through a situation where we have had good witnesses and a very good hearing, and there is no public record. There are 20 people who know about this, and we could have 30,000 watching it.

I would ask that you append to the letter that we take a firm stick to CPAC, because I note that CPAC is running our last hearing at 2 a.m. Eastern time today and at 11 p.m. Pacific time, which guarantees us an audience of seven people.

l'information à divers pouvoirs publics, ces derniers étaient alors obligés, en tant qu'instances publiques, de disséminer cette information de façon plus générale. Tout à coup, les gens se sont mis à acheter des terrains riverains en bordure de certains cours d'eau pour y bâtir des chalets car ils avaient appris que c'était là que le poisson allait frayer. De même, de nouveaux camps de chasse ont été érigés dans des endroits où se trouvent les meilleures pierres à lécher, chose que les gens de notre peuple avaient toujours su.

Voilà ce qui nous cause des inquiétudes et, malheureusement, le résultat c'est que les gens ont commencé à se fermer. Ils ne nous communiquent plus d'information parce qu'ils pensent que nous allons la transmettre au gouvernement et que la prochaine chose qui va leur arriver, c'est qu'ils seront évincés de leur terre.

Le président: Comme vous l'avez sûrement compris, pendant un bon bout de temps, et particulièrement au moment de l'examen, nous surveillerons les choses de très près pour assurer le caractère inclusif et l'efficacité de cet accord car comme l'a dit le sénateur Eyton, cela semble presque trop beau pour être vrai. J'espère que c'est vrai. J'espère que, comme vous l'avez suggéré, grand chef, il pourra servir de modèle car s'il donne de bons résultats et s'il inclut vraiment tous les acteurs, y compris les membres de votre communauté qui ne sont pas ici aujourd'hui mais que vous représentez, ainsi que leurs intérêts, ce sera vraiment merveilleux. À ce moment-là, nous pourrions considérer cette entente comme un exemple de la voie à suivre dans bien d'autres dossiers.

Je vous remercie beaucoup de ce témoignage des plus informatifs.

Le sénateur Kenny: Je constate qu'il n'y a pas de caméra de télévision dans la salle. Or, nous venons d'entendre un témoignage très important qui aurait dû être télévisé. Je vous demanderais, avec l'appui du comité, je l'espère, d'écrire une lettre courtoise et respectueuse — comme le sont toutes vos lettres — au président du Comité permanent de la régie interne, avec copie au leader, pour l'aviser que l'absence des caméras de télévision nous pose un problème. J'ai vérifié auprès de la greffière. Les caméras que nous avons sont ailleurs.

Franchement, nous devons avoir suffisamment de caméras pour qu'elles soient à notre disposition lorsque nous siégeons. C'est le genre de problème qui va perdurer si personne ne le mentionne au comité de la régie interne ou au leader au Sénat. Je ne dis pas qu'il faut se ruer dans leurs bureaux en hurlant, mais nous devons constituer un dossier permanent sur nos carences.

En l'occurrence, nous avons entendu d'excellents témoins. La séance a été des plus intéressante et pourtant, elle n'est pas du domaine public. Il y a 20 personnes qui sont au courant alors que nous aurions pu avoir 30 000 spectateurs.

Je vous demanderais en annexe à la lettre de réprimander CPAC fermement car je constate qu'elle diffuse notre dernière séance à 2 heures du matin aujourd'hui heure de l'Est et à 1 heure du soir heure du Pacifique, ce qui nous garantit un auditoire de sept personnes.

We are not the only committee that is consistently getting jerked around by CPAC with lousy times. I will not take up the time of this committee, but all the other committees listed here, including transport, which is having very important hearings of interest right across the country on media, are getting the lousy times too.

I would hope you, on behalf of the committee, would convey our displeasure to the Chair of Internal Economy and our leader so that collectively, as they hear from more and more committees, they get the understanding that it is not in the interests of the Senate not to be covered.

The Chairman: Well said. I think I have everyone's concurrence to do perhaps both of those letters. It is nice to be popular with insomniacs, but we should get to others as well.

Senator Christensen: Mr. Chairman, prior to the minister arriving, we had asked for documents to be tabled regarding the presentation that the Yukon Chamber of Mines had made to the other place. They had given quite an extensive package. I had asked the department to review the documents and give us answers to all of those, and to table with this committee. They had tabled them with my office. I was remiss. I would like to table those documents today with the committee so that they will be part of the record.

The Chairman: We would ask that they be distributed to all members.

Senator Christensen: We have copies for all members.

The Chairman: Thank you. We now have the answers to those questions that we asked, which may be useful to us right now.

Senator Christensen: They are quite extensive.

The Chairman: We have new witnesses before us. Thank you, gentlemen, for coming back on such short notice. I am sorry to have kept you waiting. My credibility in terms of timelines has been completely shot, for which I apologize. This bill is a matter, as you have gathered, of some interest and importance.

I suspect, Mr. Bailey and Mr. Cox, that you do not have anything to say to us and that you would be prepared simply to answer questions. Would you like to begin by saying something to us about this bill?

Mr. John Bailey, Negotiator, Resource Strategies, Department of Indian Affairs and Northern Development: No, Mr. Chairman. You are right. We are here to answer any questions that any of the members may have.

The Chairman: One of the reservations that was expressed to us by Aboriginal people who are not represented by Grand Chief Schultz's group but mainly from people involved in business enterprises, including the Chamber of Commerce and the Placer

Notre comité n'est pas le seul auquel CPAC offre un temps d'antenne abominable. Je ne veux pas prendre trop de temps, mais tous les autres comités figurant sur la liste ici, y compris celui des transports, qui tient des audiences très importantes d'intérêt national sur les médias, ont des créneaux absolument nuls eux aussi.

Au nom du comité, j'espère que vous allez communiquer notre mécontentement au président du comité de la régie interne et à notre leader pour que, collectivement, à mesure qu'ils recevront des plaintes d'un nombre croissant de comités, ils finissent par comprendre qu'il n'est pas dans l'intérêt du Sénat de ne pas recevoir une couverture médiatique convenable.

Le président: Bien dit. Je pense que j'aurai l'assentiment de tous pour rédiger ces deux lettres. C'est bien beau d'être populaire auprès des insomniaques, mais nous devrions avoir d'autres auditeurs également.

Le sénateur Christensen: Monsieur le président, avant que le ministre arrive, nous avons demandé que soient déposés des documents au sujet de la présentation que la Yukon Chamber of Mines avait faite à l'autre endroit. Leurs représentants avaient alors fourni une trousse volumineuse. J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de prendre connaissance des documents en question, de nous fournir des réponses et de les déposer auprès du comité. On les a remis à mon bureau. J'ai été négligente. J'aimerais aujourd'hui déposer ces documents auprès du comité pour qu'ils soient intégrés au compte rendu.

Le président: Il faudrait qu'ils soient distribués à tous les membres du comité.

Le sénateur Christensen: Nous avons des exemplaires pour tous les membres.

Le président: Merci. Nous avons maintenant les réponses aux questions que nous avons posées, ce qui peut nous être utile maintenant.

Le sénateur Christensen: Elles sont très fouillées.

Le président: Nous accueillons maintenant de nouveaux témoins. Messieurs, je vous remercie d'être revenus dans de si brefs délais. Je suis désolé de vous avoir fait attendre. Ma crédibilité en terme de ponctualité en prend pour son rhume, et je m'en excuse. Comme vous l'avez compris, ce projet de loi important suscite beaucoup d'intérêt.

J'imagine, monsieur Bailey et monsieur Cox, que vous n'avez pas de déclaration à nous faire, que vous êtes simplement prêts à répondre à nos questions. Voudriez-vous dire quelques mots au sujet du projet de loi pour commencer?

M. John Bailey, négociateur, Stratégies relatives aux ressources, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: Non, monsieur le président. Vous avez raison. Nous sommes ici pour répondre aux questions que pourraient avoir les membres du comité.

Le président: L'une des réserves exprimées par des Autochtones qui ne sont pas représentés par le grand chef Schultz, qui sont surtout des gens d'affaires, dont la Chambre de commerce et Placer Mining Association, c'est qu'il ne semble pas juste de

mining association, is that moving the goalpost or changing the rules halfway through the game with respect to applying the assessment processes to existing enterprises that are contained in Bill C-2 does not seem cricket and seems to send a negative message to business.

Could you tell us how you think that will be reacted to by existing businesses, mining and others, in the Yukon?

Mr. Bailey: In terms of how it has been reacted to, you are quite right. We heard concerns, before and throughout our consultations, about some of the provisions that would allow for an assessment of an existing project.

To begin with, we were trying to capture a specific provision of the Yukon Umbrella Final Agreement that provides that such assessments will take place if they are requested by the government or First Nation that is responsible for that existing project.

The Chairman: It is not hard to imagine situations in which that would be the case.

Mr. Bailey: Yes. Essentially, the board or designated office cannot reach out and pull these projects in on their own motion. It must be at the request of whatever government, be it First Nation, federal or territorial, that has jurisdiction over that existing project.

That is the first criterion, which comes essentially right from the Umbrella Final Agreement. To somewhat constrain that authority and take away at least some of the optics of potential arbitrariness about such a request, and again in response to some of the concerns that we did hear raised, those requests can only be made if that government has some discretion they can exercise over existing authorizations for that project.

If it was a case where a project had a water licence that is subject to variation, that could be cancelled partway through the life of the project, that is a circumstance where the government responsible could make that request for an assessment of that existing project, so that if they are going to exercise that discretion and vary terms and conditions of a licence halfway through — or cancel it, which could also occur — they will be able to benefit from an arm's-length assessment before they take that sort of action. Therefore, it is not a completely unfettered authority to request. First, you must have jurisdiction over it, and second, you must have some discretion to exercise because otherwise it just becomes a pointless assessment.

The Chairman: Absent that sort of key to get inside the question again, that is to say, some interruption of a licence, for example, no order of government could simply say, willy-nilly, "We will now impose an assessment process on this ongoing business."

Mr. Bailey: That is correct. You need jurisdiction, and you need discretion to change the rules of the game for the project partway through. If you do not have that discretion, you cannot make the request. If you cannot make the request, the review will not take place.

changer les règles du jeu au beau milieu de la partie. Selon eux, c'est ce qu'on semble faire en appliquant le processus d'évaluation prévu dans le projet de loi C-2 aux entreprises existantes. Cela semble envoyer un message négatif aux milieux d'affaires.

Pouvez-vous nous dire, à votre avis, quelle sera la réaction des entreprises existantes, des exploitations minières et autres, au Yukon?

M. Bailey: Pour ce qui est de leur réaction, vous avez tout à fait raison. Leurs porte-parole ont exprimé des préoccupations, avant et pendant nos consultations, au sujet de certaines dispositions qui autorisent l'évaluation d'un projet existant.

Tout d'abord, nous essayions de reprendre une disposition précise de l'accord-cadre définitif du Yukon, qui stipule que de telles évaluations auront lieu, pourvu que le gouvernement ou la Première nation responsable du projet existant en fasse la demande.

Le président: Il n'est pas difficile d'imaginer des situations où ce serait le cas.

M. Bailey: Oui. Essentiellement, l'Office ou le bureau désigné ne peut assujettir à une évaluation ces projets de son propre chef. Cela doit se faire à la demande de l'entité gouvernementale dont relève le projet existant, qu'il s'agisse d'une Première nation ou des autorités fédérales ou territoriales.

C'est le premier critère, et il est essentiellement puisé à même l'accord-cadre définitif. Pour limiter ce pouvoir et pour éliminer à tout le moins une partie de l'arbitraire pouvant caractériser une telle demande, et encore une fois en réponse à certaines des préoccupations qui ont été exprimées, celle-ci peut être présentée uniquement si ce gouvernement jouit d'un pouvoir discrétionnaire à l'égard des autorisations existantes pour le projet en question.

S'agissant d'un projet qui a un permis d'utilisation de l'eau qui est soumis à une variation, qui pourrait être annulé au cours de l'existence du projet, le gouvernement responsable pourrait présenter une demande d'évaluation. En l'occurrence, s'il décide d'exercer ce pouvoir discrétionnaire et de modifier les termes et conditions d'un permis au beau milieu de la durée d'un contrat — ou de l'annuler, ce qui pourrait aussi se produire —, il pourrait bénéficier d'une évaluation indépendante avant de procéder ainsi. Par conséquent, il ne s'agit pas d'un pouvoir absolu. Premièrement, il faut que l'instance intéressée ait juridiction en la matière et deuxièmement, qu'elle puisse exercer ce pouvoir de façon discrétionnaire parce qu'autrement, l'évaluation sera vaine.

Le président: En l'absence de cette clé, si je peux dire, pour rouvrir la question de nouveau, c'est-à-dire pour imposer une interruption de permis, par exemple, aucun ordre de gouvernement ne pourrait simplement dire à sa guise qu'il va imposer une évaluation à une entreprise existante.

M. Bailey: C'est exact. Il faut que l'ordre de gouvernement en question ait compétence dans ce domaine et qu'il puisse de façon discrétionnaire changer les règles du jeu au beau milieu du projet. À défaut de ce pouvoir discrétionnaire, il ne peut présenter de demande. Et s'il ne peut présenter de demande, l'évaluation n'aura pas lieu.

The Chairman: Is there a mining enterprise that exists in the Yukon that is not subject to the exercise of an interruptive discretion some time during the time of operation? I cannot imagine one. Water might be an example.

Mr. Bailey: My understanding of the regulatory process as it exists now and as it has freshly devolved to the Yukon government is that most if not all authorizations or permits can be varied part way through if that government agency feels it is appropriate.

The Chairman: The key for some order of government bringing about a new assessment under this bill would apply to most business enterprises.

Mr. Bailey: That is correct.

Senator Baker: As I understand it, just from looking at the bill, either one of three parties could initiate such a review panel of an existing project. The federal minister could, and the territorial authority could, if the authority was in some way connected in an administrative way with the existing project. An "administrative way," I think, are the words that are used. Do you recall if those are the words used?

Mr. Bailey: That is not precisely the words that are used. We talk about an "administrative authority."

Senator Baker: The word "administrative" is used, is it not?

Mr. Bailey: "Administrative authority."

Senator Baker: That is what I asked. I do not wish to belabour the point. I know it must be with the permission of the federal minister. I grant you that, yes. The federal minister has to agree to a review of an existing industry. The bill also states that if it is not by the minister, if it is not by the territorial authority, if it is by an authority other than that, then it must be with the approval of the minister and the territorial authority. Am I correct?

Mr. Bailey: Not precisely.

Senator Baker: Where am I wrong?

Mr. Bailey: Third parties cannot make the request.

Senator Baker: Who makes the request?

Mr. Bailey: The federal minister if it is a project under federal jurisdiction, and the territorial minister if it is under the territorial jurisdiction, and a First Nation can make a request.

Senator Baker: There you go. Three different groups could initiate. The third group you mentioned must have the approval of the minister.

Mr. Bailey: That is correct.

Senator Baker: The third group must have the approval of the minister and the territorial authority if the territorial authority is in some way connected to the project in an administrative way.

Le président: Existe-t-il au Yukon une entreprise minière qui n'est pas assujettie à l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire pouvant interrompre ses activités à un moment ou à un autre? Je ne peux songer à aucune. L'eau est peut-être un bon exemple.

M. Bailey: D'après ce que j'ai compris, en vertu du processus réglementaire qui existe à l'heure actuelle et qui vient tout juste d'être dévolu au gouvernement du Yukon, la plupart, voire la totalité de toutes les autorisations ou permis, peuvent être modifiés en cours de route si l'organisme gouvernemental habilitant estime que c'est justifié.

Le président: Les critères autorisant un ordre de gouvernement quelconque à imposer une nouvelle évaluation en vertu du projet de loi s'appliqueraient à la plupart des entreprises commerciales.

M. Bailey: C'est exact.

Le sénateur Baker: J'en conclus, à la lecture du projet de loi, que l'une ou l'autre des trois parties peut constituer un comité chargé de l'évaluation d'un projet existant. Le ministre fédéral le peut, les autorités territoriales le peuvent, pourvu que d'une façon ou d'une autre elles aient un lien avec le volet administratif du projet en cours. Je pense qu'on parle de «volet administratif», n'est-ce pas? Vous rappelez-vous si c'est l'expression utilisée?

M. Bailey: Ce n'est pas précisément l'expression utilisée. Nous parlons d'«entité administrative».

Le sénateur Baker: On utilise le terme «administratif» n'est-ce pas?

M. Bailey: «Entité administrative».

Le sénateur Baker: C'est ce que je voulais savoir. Je ne veux pas trop insister sur ce point. Je sais que la permission du ministre fédéral est requise. Je vous le concède. Le ministre fédéral doit avaliser l'évaluation d'un ouvrage. Le projet de loi précise également que si l'autorisation n'est donnée ni par le ministre ni par un organisme territorial, s'il s'agit d'un autre organisme, ce dernier doit obtenir l'approbation du ministre et de l'organisme territorial. Est-ce exact?

M. Bailey: Pas précisément.

Le sénateur Baker: Où est-ce que je fais erreur?

M. Bailey: Les tierces parties ne peuvent présenter de demande.

Le sénateur Baker: Qui présente la demande?

M. Bailey: Le ministre fédéral s'il s'agit d'un projet relevant du gouvernement fédéral et le ministre territorial s'il relève du gouvernement territorial; en outre, une Première nation peut aussi présenter une demande.

Le sénateur Baker: Voilà. Trois groupes différents peuvent amorcer le processus. Le troisième groupe que vous avez mentionné doit obtenir l'approbation du ministre.

M. Bailey: C'est juste.

Le sénateur Baker: Le troisième groupe doit obtenir l'approbation du ministre et du gouvernement territorial, si ce dernier a un lien quelconque avec le projet sur le plan administratif.

Mr. Bailey: I should clarify what "administration" means in this case, because that is a defined term.

Senator Baker: That is the word in the bill, though.

Mr. Bailey: "Administrative authority" is defined. As I mentioned earlier, for the Yukon government to be an administrative authority over a project means it must have some regulatory authority over it in that it has issued authorizations for that project to exist.

Senator Baker: Is that the exact wording used in this bill? Could you read it?

Mr. David Cox, Counsel, Comprehensive Claims and Northern Affairs/ Self-Government and Strategic Direction, Department of Indian Affairs and Northern Development: Honourable senators, according to subsection 94(1),

In sections 95 to 101, "administrative authority", in relation to a review of an existing project, means a government agency, an independent regulatory agency, a municipal government or a first nation that

- (a) is the operator of the existing project,
- (b) has the power to assume the operation of or to shut down the existing project, or
- (c) has the power to amend, suspend or revoke an authorization that was issued, or to modify, suspend or withdraw an interest in the land that was granted,

There has to be the power, as Mr. Bailey previously explained, to affect that project. It goes on to discuss the inclusion of the Governor in Council.

Senator Baker: Subsection 95 (1)(c):

At the request of the first nation and with the consent of

- (i) the federal minister and
- (ii) the territorial minister, where a territorial agency, a municipal government or a territorial independent regulatory agency is an administrative authority for the existing project.

My point is that if there is a problem and an existing industry is substantially changing its operations and everyone is very concerned and upset, then you do have a mechanism under the bill. Yes, I grant you the territorial authority could say "no" to such a review, or the federal minister to say "no" to such a review, but the federal minister is a politician, and certainly you would not have people saying "no" to the review. It is not at all out of the question that you would have the powers of a panel reviewing an existing industry that is either changing its operations or relocating for whatever reason, and that industry would then be subjected to the powers of the panel, meaning the investigative powers for the production of documents, papers, and the requirement that a witness must answer all questions in conducting that review by that panel. Was that a question?

The Chairman: It would be if you said, "Is that true?"

M. Bailey: Je devrais préciser ce qu'on entend par «entité administrative» en l'occurrence, puisque ce terme est défini dans la mesure.

Le sénateur Baker: C'est le terme employé dans le projet de loi.

M. Bailey: L'expression «entité administrative» est définie. Comme je l'ai dit tout à l'heure, pour que le gouvernement du Yukon soit considéré comme une entité administrative ayant droit de regard sur un projet de développement, il faut que ce dernier relève de son autorité réglementaire, autrement dit qu'elle ait émis des autorisations à son endroit.

Le sénateur Baker: Est-ce là la formulation exacte employée dans le projet de loi? Pouvez-vous la lire?

M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien: Honorables sénateurs, en vertu du paragraphe 94(1),

Aux articles 95 à 101, «entité administrative» s'entend de la première nation, de l'autorité publique, de l'organisme administratif autonome ou de la municipalité qui, selon le cas

- a) est l'exploitant de l'ouvrage;
- b) a le pouvoir d'assumer l'exploitation de l'ouvrage ou d'y mettre fin;
- c) peut modifier, suspendre ou annuler une autorisation ou un droit foncier nécessaires à la réalisation de l'ouvrage;

Comme M. Bailey vient de l'expliquer, il faut qu'elle dispose du pouvoir d'influer sur le projet. Par la suite, on fait état de l'inclusion du gouverneur en conseil.

Le sénateur Baker: Voici la teneur de l'alinéa 95(1)c)

... Sur demande présentée par une première nation avec l'agrément du ministre fédéral et, dans les cas où l'entité administrative compétente est une autorité territoriale, une municipalité ou un organisme administratif autonome territorial, avec celui du ministre territorial.

Ce que je veux dire, c'est que s'il survient un problème et qu'une entreprise existante modifie substantiellement ses opérations et que tout le monde s'en trouve inquiet et mécontent, vous disposez en l'occurrence d'un mécanisme aux termes du projet de loi. Oui, je concède que l'autorité territoriale pourrait dire «non» à une telle évaluation, ou encore le ministre fédéral, mais le ministre fédéral est un politique et chose certaine, personne ne s'opposerait à cela. Il n'est pas exclu que vous ayez les pouvoirs d'un comité chargé de faire l'évaluation d'une entreprise existante qui modifie ses opérations ou qui déménage pour une raison quelconque. À ce moment-là, elle serait assujettie aux pouvoirs du comité, c'est-à-dire aux pouvoirs d'enquête dont il dispose pour réclamer la production de documents, de matériel et la comparution d'un témoin qui doit répondre à toutes ses questions. Était-ce là une question?

Le président: C'en serait une si vous ajoutiez «est-ce exact?».

Senator Baker: Is that true?

Mr. Bailey: Where a First Nation requests a review of an existing project, it does require the approval or consent of the minister responsible for this legislation, the minister of DIAND. If that project is under the jurisdiction of the territorial government, then their minister is designated to act for them on their behalf.

I realize that there are politicians involved. However, given the nature of this sort of request and what the implications would be in terms of requiring an assessment, and considering the cost and time that it would require not just of the proponent but of many other individuals and groups, that a First Nation would very carefully consider making such a request. Both the territorial and the federal minister will carefully consider whether they should provide their consent in that case because of the attendant costs, and if it is a project under their jurisdiction, it is really something for which they are responsible.

My faith in First Nations and the judgment of all those who would be involved in that circumstance would be that they would take that responsibility seriously and we would not have gratuitous reviews.

Senator Baker: Mr. Chairman, I do not have any particular feeling one way or the other on the appropriateness of the authority granted. When you have a situation like this, a government is sometimes forced into a situation. What can they do? They can have a judicial review. They can have a royal commission. The authority is built into the act. The authority is there to circumvent all of this and provide some immediate relief for those requests.

Is there any similar act that you can think of that actually gives the panel the authority for the production of papers and the requirement that witnesses from business operations must testify before a hearing? Can you think of anything similar, apart from a royal commission, the Environmental Protection Act or something like that? Would you say that this is a first?

Mr. Cox: The answer is no, this is not a first. It is very common to give a tribunal the power to conduct their affairs in order to get to a decision that will stand up to judicial review.

Senator Baker: That is a regulatory board.

Mr. Cox: Yes, regulatory boards. There are many other boards that have the same power. In addition to what has already been said on the matter, it should be stated that the judicial powers would include the right to invoke procedures in a court-like manner to ensure the confidentiality of information at the request of the proponent, the First Nation or whomever. It should be recognized that the powers are not simply to obtain documents but to ensure that in the obtaining of those documents confidentiality is maintained. Included and on top of that we have the provision that was cited previously.

Le sénateur Baker: Est-ce exact?

M. Bailey: Pour pouvoir présenter une demande d'évaluation d'un ouvrage, une Première nation doit obtenir l'approbation ou le consentement du ministre responsable de la mesure législative, soit le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Si le projet relève de la compétence du gouvernement territorial, c'est le ministre des territoires qui est désigné pour agir en leur nom.

Je sais qu'il y a des politiques en cause. Cela dit, compte tenu de la nature de la demande et des répercussions liées au fait d'exiger une évaluation, et compte tenu du coût et des délais que cela imposerait non seulement au promoteur de projet mais à quantité d'autres personnes et groupes, je suis convaincu qu'une Première nation y réfléchirait très sérieusement avant de présenter une telle demande. D'ailleurs, tant le ministre fédéral que territorial y songerait à deux fois avant de donner leur consentement dans un tel cas ne serait-ce qu'en raison des coûts connexes et du fait que s'il s'agit d'un ouvrage relevant de leur compétence, ce sont eux qui en sont responsables.

J'ai confiance dans les Premières nations et dans le jugement de toutes les parties qui entreraient en jeu dans les circonstances. Je suis convaincu qu'elles prendraient cette responsabilité au sérieux et qu'il n'y aurait pas d'évaluation gratuite.

Le sénateur Baker: Monsieur le président, je n'ai pas d'opinion dans un sens ou dans l'autre au sujet du bien-fondé du pouvoir qui est accordé. Dans de telles circonstances, un gouvernement n'a parfois pas le choix. Que peut-il faire? Il peut ordonner un examen judiciaire. Il peut constituer une commission royale. Le pouvoir en question est partie inhérente de la loi. Il a été prévu pour contourner les difficultés et permettre une résolution immédiate de ces demandes.

Y a-t-il une mesure analogue à laquelle vous pouvez penser qui autorise le comité à exiger la production de documents ainsi que la comparution de témoins représentant l'entreprise dans le contexte d'une audience? Pouvez-vous penser à quelque chose d'analogue, outre une commission royale, la Loi sur la protection de l'environnement, ou quelque chose du genre? Diriez-vous que c'est une première?

M. Cox: La réponse est non. Ce n'est pas une première. Il est très courant de conférer à un tribunal le pouvoir de diriger ses affaires en vue de rendre une décision qui résisterait à un examen judiciaire.

Le sénateur Baker: Il s'agit d'un organisme de réglementation.

M. Cox: Oui, c'est le cas des organismes de réglementation. De nombreux autres offices ont le même pouvoir. Outre ce qui a déjà été dit à ce sujet, il convient de signaler que ces pouvoirs judiciaires englobent le droit de recourir à certaines procédures, comme le ferait un tribunal, pour assurer la confidentialité de l'information à la demande du promoteur de projet, qu'il s'agisse d'une Première nation ou de quelqu'un d'autre. Il convient de reconnaître que ces pouvoirs ne visent pas seulement à obtenir des documents mais aussi à s'assurer que ce faisant, on en assure la confidentialité. Et ce, sans compter la disposition qui a été citée tout à l'heure.

Senator Baker: Can you show me that in the bill?

Mr. Cox: No.

Senator Baker: You would assure confidentiality by regulation?

Mr. Cox: No. The clause we discussed that was raised was clause 121. Essentially the provision ensures that the test for disclosure of information is the test that currently applies under federal law, which is the Access to Information Act. The release of information by the board will be the same as it currently is for a government institution under current legislation.

Senator Milne: We must add to that "traditional knowledge."

Mr. Cox: That is correct. I was speaking more with reference to the economic aspect, but it would also apply to traditional knowledge.

Senator Baker: Clause 121(b) states:

(b) information to any person or body that a government institution, within the meaning of the Access to Information Act, would not be required to disclose pursuant to a request by that person or body under that act, unless

i) the provider of the information consents to its disclosure, and

(ii) The person or body is not required to disclose the information pursuant to a request under a territorial or first nation law, and agrees to keep the information confidential.

I am not concerned about that part of the act. I am concerned about is that no business is required to tell any agency information concerning its private business plans. The Department of the Environment can tell you that if you want to put an industry here you have to abide by this act. However, the department is unable to ask where the business is getting its money from to start the business.

My point is, you do not think that there would be a hesitancy on the part of a business to be required to give this information, whereas under normal circumstances that would not be required by a government agency; is that correct?

Mr. Cox: I would say that you have to question whether or not that particular piece of information would be relevant to the issue before the board. I suspect it would not be.

The issue is to examine economic benefits and impacts. To that extent, I would think there would be a sound argument for someone to make in such a hearing that it is irrelevant.

Le sénateur Baker: Pouvez-vous m'indiquer où cela se trouve dans le projet de loi?

M. Cox: Non.

Le sénateur Baker: Vous assureriez la confidentialité au moyen d'un règlement?

M. Cox: Non. L'article où il en est question est l'article 121. Essentiellement, cette disposition fait en sorte que le critère de divulgation d'information est le même qui s'applique aux termes de la loi fédérale, c'est-à-dire la Loi sur l'accès à l'information. La communication d'information par l'Office sera régie par les mêmes conditions qui s'appliquent à l'heure actuelle à toute institution gouvernementale en vertu de la loi en vigueur.

Le sénateur Milne: Il faut ajouter à cela les «connaissances traditionnelles».

M. Cox: C'est exact. Je faisais surtout référence à l'aspect économique, mais cela s'appliquerait également aux connaissances traditionnelles.

Le sénateur Baker: L'alinéa 121b) stipule:

[...] sont tenus de refuser la communication:

b) de l'information qu'une institution fédérale au sens de la Loi sur l'accès à l'information, ne serait pas tenue de communiquer à la suite d'une demande présentée sous le régime de cette loi, sauf si, d'une part, la partie qui a fourni l'information consent à sa communication et, d'autre part, le destinataire s'engage à restreindre la communication et n'est obligé par aucune règle de droit territoriale ni aucun texte législatif d'une Première nation à communiquer l'information.

Cette partie de la loi ne m'inquiète pas. Ce que je veux éviter, c'est qu'aucune entreprise ne soit tenue de communiquer à un organisme quelconque ses plans d'activités privés. Le ministère de l'Environnement peut signaler aux entreprises que si elles veulent s'établir à tel ou tel endroit, elles doivent respecter cette mesure. Cependant, le ministère ne peut leur demander de lui dire où elles prendront les fonds pour assurer le démarrage de leurs activités.

Mon argument est le suivant: ne pensez-vous pas qu'une entreprise hésiterait à communiquer cette information alors qu'en temps normal, un organisme gouvernemental ne demanderait pas ce genre d'information, n'est-ce pas?

M. Cox: En l'occurrence, il y a lieu de se demander si cet élément d'information en particulier est pertinent dans le contexte de l'enjeu examiné par l'office. J'ai l'impression que ce ne serait pas le cas.

L'enjeu, c'est d'examiner les avantages et les répercussions économiques. Dans cette optique, je pense qu'on pourrait facilement avancer l'argument que dans le cadre d'une telle audience, l'information en question ne serait pas pertinente.

Senator Baker: The question of relevancy has case law behind it.

Senator Sibbeston: Mr. Chairman, I want to deal with the case of the Inuvialuit, again. The Northwest Territories and Yukon share borders. The Inuvialuit in their land claims agreement have rights to lands in the Yukon. Under their agreement, they have the ability to have the environmental impact review board consider matters of development or any activity that would go on in their lands including the North Slope area.

Do officials see the potential for conflict here in the sense that under this bill an assessment can occur in that area? Have they considered and thought through the potential for conflict here and how it would be dealt with?

Mr. Bailey: We have considered that quite often and had a number of discussions with the Inuvialuit and the various boards that are set up under that agreement to conduct assessments there.

In the bill we have tried to recognize that we have two different land claim agreements that provide for an assessment process for the same area. We have tried to ensure that, in the event there is a project proposed there, we minimize or eliminate altogether any potential conflict or duplication between them.

To that end, if their review board takes on a project that is referred to it, this process stands down and lets that be the only process that occurs so that we do not have any duplication at that level.

At the lower level, where we do not have a similar situation, we require in this bill that the assessors under this legislation work with the assessors under the Inuvialuit Final Agreement and collaborate with them. They make efforts to do that. Obviously, you need two people to collaborate.

As I think Mr. Mills mentioned earlier, we also have provisions that the assessors here can use the work of the assessors under the Inuvialuit Final Agreement process in lieu of doing it over again. We have tried to do that to minimize duplication and also to ensure that we have consistent recommendations if there are some coming from both processes.

It is conceivable, though it is quite a stretch that their process could come up with a different recommendation from this one. Their process is a little more narrow in scope. They do not deal with socio-economic issues. They are more focused on impacts on the Inuvialuit and their harvesting rights and so on. This is a broader process. In that case, government agencies may be faced some time with a circumstance where they are getting a recommendation from the Inuvialuit process to take a certain course of action and a recommendation from this one to take a different course of action. That would leave the government

Le sénateur Baker: La question de la pertinence a donné lieu à toute une jurisprudence.

Le sénateur Sibbeston: Monsieur le président, je veux revenir encore une fois sur le cas des Inuvialuits. Les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon partagent une frontière. L'entente sur les revendications territoriales des Inuvialuits leur confère des droits sur des terres au Yukon. En vertu de cette entente, ils peuvent demander au Bureau d'examen des répercussions environnementales d'examiner toute question liée au développement ou toute activité qui aurait lieu sur leurs terres y compris la région du Versant nord.

D'après les fonctionnaires, envisagez-vous des conflits potentiels puisqu'aux termes de ce projet de loi, une évaluation peut avoir lieu dans cette région? Ont-ils réfléchi à la possibilité d'un conflit à cet égard et à la façon d'y réagir?

M. Bailey: Nous avons envisagé cela à maintes reprises et nous avons eu de nombreuses discussions avec les Inuvialuits et les divers organismes qui sont constitués en vertu de cet accord pour y effectuer des évaluations.

Dans le projet de loi, nous avons tenté de reconnaître qu'il y a deux accords différents de règlement des revendications territoriales qui autorisent un processus d'évaluation pour la même région. Nous avons essayé de faire en sorte qu'advenant qu'un projet y soit proposé, on minimise ou on élimine toute possibilité de conflit ou de double emploi.

À cette fin, si leur commission d'examen assume la responsabilité d'un projet qui lui a été renvoyé, le processus prévu ici s'éclipse et cède entièrement la place à l'autre de sorte qu'il n'y aura pas de double emploi à ce niveau.

À un moindre niveau, lorsque la situation n'est pas la même, nous exigeons dans le projet de loi que les évaluateurs assujettis à la mesure collaborent avec les évaluateurs dont le travail est régi par la convention définitive des Inuvialuits. Ils font des efforts en ce sens. Évidemment, il faut être deux pour collaborer.

Comme M. Mills l'a mentionné tout à l'heure, si je ne m'abuse, les dispositions de la mesure précisent que les évaluateurs peuvent se servir des travaux des évaluateurs participant au processus relevant de la convention définitive des Inuvialuits au lieu de recommencer à zéro. Nous avons ainsi tenté de réduire au minimum le double emploi et d'assurer la cohérence des recommandations advenant que les parties aux deux processus en fassent.

Il est concevable — bien que ce soit difficile à imaginer — que leur processus puisse déboucher sur une recommandation différente de celle-ci, car il a une portée un peu plus étroite. Ils ne s'attachent pas aux questions socioéconomiques. Ils s'intéressent principalement aux incidences sur les Inuvialuits et leurs droits de récolte, et cetera. Le processus législatif est très vaste. En pareil cas, il pourrait arriver que les organismes gouvernementaux reçoivent à l'issue du processus des Inuvialuits une recommandation préconisant une marche à suivre qui serait différente de celle privilégiée par les évaluateurs soumis au

agencies with the circumstance where they would have to weigh the recommendations and sort out which direction they wish to take.

It is possible but it is highly unlikely that it would ever occur, because we have these people working together throughout the assessment process so that they come up with consistent decisions.

The Chairman: In the event that that did happen what would occur?

Mr. Bailey: As a government agency, theoretically you could be faced with a certain recommendation from the Inuvialuit environmental screening and review process to allow a project to go ahead, for example. You might get a recommendation under this process that the project not be allowed to proceed.

The Chairman: Looking at it the other way around, one of the Inuvialuit's big concerns is the migratory herd that goes through the North Slope.

Have I got that wrong? Were they not concerned about that?

Senator Christensen: That is one of their concerns, but not a major one.

The Chairman: If "A" says "yes" and "B" says "no," because of the migratory herd, which is not a consideration in "A", who will prevail? Who will decide?

Mr. Bailey: First, neither process decides anything. That is the key here. This process is captured in this bill. Similarly, the Inuvialuit screening review process is dealt with directly in their land claim. It is not the subject of separate legislation. These are advisory groups that give advice on whether projects should proceed or not. They are not actually making the decision. It is not a circumstance where one would trump the other or one has higher precedence than the other. They both have different contexts.

If it ever happened, I am sure it would place the responsible government agency in an awkward position, but government is in the business of trying to make decisions in some of those circumstances.

The Chairman: Neither of those pieces of advice would necessarily, under this or any other piece of legislation, trump the other as a matter of course.

Mr. Bailey: That is correct.

Senator Sibbeston: In a situation like that, would it be the federal minister who would make the final decision?

Mr. Bailey: It would depend on who is the decision maker for that project. Right now, it could be either the federal government, if it is a federal type of project, or it could be the territorial government. The territorial government now has jurisdiction over the lands in the North Slope.

processus législatif. En l'occurrence, il leur appartient de peser le pour et le contre et de décider quelle orientation ils souhaitent prendre.

Il est possible, mais fort improbable, que cette situation se produise jamais car ces deux groupes d'évaluateurs collaborent tout au long du processus d'évaluation en vue d'en arriver à des décisions compatibles.

Le président: Mais advenant qu'elle se produise, que se passerait-il?

M. Bailey: En théorie, un organisme gouvernemental pourrait recevoir une recommandation préconisant d'aller de l'avant avec un projet donné à la suite du processus d'examen environnemental des Inuvialuits, par exemple. Et, dans le cadre du processus prévu par la mesure, il pourrait recevoir une recommandation contraire.

Le président: Regardons les choses sous un autre angle. Les Inuvialuits se préoccupent surtout des troupeaux migratoires qui transitent par le Versant nord.

Est-ce que je me trompe? N'était-ce pas là leur plus grande préoccupation?

Le sénateur Christensen: C'est l'une de leurs préoccupations, mais ce n'est pas la principale.

Le président: Si «A» dit «oui» et que «B» dit «non», parce qu'il se soucie des troupeaux migratoires qui ne représentent pas une considération pour «A», qui aura préséance? Qui décidera?

M. Bailey: Premièrement, ni l'un ni l'autre des processus n'est décisionnel. Et c'est là la clé. Le processus dont nous discutons est prévu dans le projet de loi. De même, le processus d'examen des Inuvialuits relève directement de leur convention de règlement des revendications territoriales. Il ne fait pas l'objet d'une mesure législative distincte. Il s'agit de groupes consultatifs qui recommandent ou non de donner le feu vert à divers projets. Ce ne sont pas eux qui prennent la décision. Il n'est donc pas question que l'un ait préséance sur l'autre. Ils s'inscrivent tous deux dans des contextes différents.

Si jamais cette situation se produisait, je suis sûr que l'organisme gouvernemental responsable se retrouverait dans une position délicate, mais c'est aux autorités gouvernementales qu'il appartient de prendre pareille décision dans un cas comme celui-là.

Le président: Aux termes de la présente mesure ou de toute autre mesure, une recommandation n'a pas nécessairement préséance sur une autre.

M. Bailey: C'est exact.

Le sénateur Sibbeston: Dans une situation comme celle-là, est-ce le ministre fédéral qui prendrait la décision finale?

M. Bailey: Tout dépend qui est le décisionnaire pour le projet concerné. À l'heure actuelle, ce serait soit le gouvernement fédéral, s'il s'agit d'un projet de nature fédérale, soit le gouvernement territorial. À l'heure actuelle, c'est le gouvernement territorial qui a compétence sur les terres du Versant nord.

Senator Sibbeston: Mr. Chairman, the likely kind of project to occur would be in the area of the development of an oil pipeline, or gas drilling or so on. Has that jurisdiction now been transferred to the Yukon government?

Mr. Bailey: Decisions concerning the construction of a pipeline rests with the National Energy Board. If there were a pipeline through the North Slope of the Yukon or elsewhere, if it is crossing a border, the National Energy Board is still involved, and the Canadian Environmental Assessment Act would continue to have application because we are dealing with multiple jurisdictions.

Senator Sibbeston: In terms of drilling, I take it that responsibility has been transferred to the Yukon government.

Mr. Bailey: Yes, that was some years ago. Prior to this last devolution round on April 1, the Yukon government has authority over oil and gas.

Senator Cochrane: Mr. Bailey, when you were here before the committee last time, you said that there were extensive consultations with the public and all stakeholders. Since that time, we heard from some community stakeholders who have told us that the consultation process was more "like a salesmanship of a forgone conclusion." Those are the words that these people used. A representative of the Yukon Chamber of Commerce said:

One major point we want to leave with you today is to disabuse you of the notion that there has been full and fair good faith consultation on this legislation to this point. This is patently not the case.

I would like to have your response to that statement. Would you be specific in examples of just how the public and the stakeholders were not only given the opportunity to receive information but how they were able to provide input and how their input was incorporated into this bill.

Mr. Bailey: I was not here on Tuesday, but I did hear about some of the statements that were made and read some of the transcripts. I would have to say that I am disappointed to hear some of the comments, particularly in light of some of the consultation that has been undertaken over the last seven years that we have been working on this bill.

In terms of what those consultations have consisted of over the last six years, the minister spoke to this to some extent the first time we were here. There have been three comprehensive consultation sessions involving touring all of the communities in the territory and involving getting special cabinet permission to distribute to stakeholder groups and others actual drafts of the legislation, which is quite unusual, as I think the committee has likely learned. We distributed drafts quite widely in the territory and elsewhere on two occasions, back in 1998 and again in 2001.

Le sénateur Sibbeston: Monsieur le président, les projets les plus susceptibles de voir le jour seraient la construction d'un pipeline pétrolier ou des activités d'exploration gazière et ainsi de suite. La compétence en la matière n'a-t-elle pas été transférée au gouvernement du Yukon?

M. Bailey: Les décisions concernant la construction d'un pipeline relèvent de l'Office national de l'énergie. Si un pipeline devait passer par le Versant nord du Yukon, ou ailleurs, s'il devait franchir une frontière, cela relèverait tout de même de l'Office national de l'énergie et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale continuerait de s'appliquer puisqu'on aurait affaire à des juridictions multiples.

Le sénateur Sibbeston: Pour ce qui est du forage, je pensais que cette responsabilité avait été cédée au gouvernement du Yukon.

M. Bailey: Oui, il y a quelques années de cela. Avant le dernier cycle de dévolution du 1^{er} avril, le gouvernement du Yukon avait déjà compétence sur le pétrole et le gaz.

Le sénateur Cochrane: Monsieur Bailey, la dernière fois que vous avez comparu devant le comité, vous avez mentionné qu'il y avait eu de vastes consultations avec la population et tous les intervenants. Depuis lors, certains acteurs communautaires nous ont dit que le processus de consultation s'apparentait plutôt à «un exercice pour vendre une conclusion déjà arrêtée». Ce sont les termes mêmes qu'ont employés ces témoins. Un représentant de la chambre de commerce du Yukon a déclaré:

Ce que nous voulons surtout faire aujourd'hui, c'est vous enlever vos illusions au sujet des consultations exhaustives et menées de bonne foi qui auraient eu lieu au sujet de cette mesure législative. Ce n'est absolument pas le cas.

J'aimerais que vous répondiez à cette déclaration. Pourriez-vous nous donner des exemples précis afin de démontrer que la population et les divers intervenants ont non seulement reçu l'information voulue mais qu'ils ont aussi pu exprimer leur opinion. Dites-nous aussi comment leurs opinions ont été incorporées dans le projet de loi.

M. Bailey: Je n'étais pas ici mardi, mais on m'a rapporté certaines déclarations qui ont été faites et j'ai lu une partie du compte rendu. Je dois dire que je suis déçu d'entendre certaines observations, surtout à la lumière des consultations qui ont été effectuées depuis sept ans que nous travaillons à ce projet de loi.

Le ministre a longuement parlé, la première fois que nous nous sommes réunis ici, des consultations qui ont été menées au cours des six dernières années. Il y a eu trois séries de consultations très poussées; on avait alors fait la tournée de toutes les localités dans le territoire et l'on avait obtenu une permission spéciale du Cabinet pour distribuer aux intervenants et à d'autres groupes une ébauche du projet de loi, ce qui est très inhabituel, comme le comité l'a probablement appris. Nous avons diffusé très largement cette ébauche de projet de loi dans le territoire et ailleurs en deux occasions, d'abord en 1998 et de nouveau en 2001.

We would follow up distribution of these drafts with meetings with stakeholder groups, public sessions and so on, so that the public and stakeholders were fully aware of what was in the draft legislation. As honourable senators will appreciate, it is quite a complicated bill. We had these information sessions to ensure that the public and others who were reviewing it and who we asked for comments could fully understand it.

To back that up, we also set up an Internet Web site that people could go to that had further information in layperson's terms about how the bill operated and so on.

On both of these occasions we then allowed for a three-month period for these different groups and individuals to provide us with comments. They could write them, phone, or raise them at a meeting. Our undertaking was that we would give all those comments very serious consideration.

In the case of the federal government, we had a team that at times numbered up to 10 or 11 people, including legal counsel, who would go through each and every suggestion that we received, and we received quite a few, from the public and stakeholder groups, and analyze, first of all, whether it was something we could even consider or if it was contrary to the land claim. If it was something we could consider, then we started to work into what the interest was and to try to accommodate those things to the best of our ability while still maintaining consistency with the land claim.

We would then discuss these with the First Nations and with the Yukon government, who each have been conducting a similar exercise of their analysis of these comments and suggestions we received. Then we would meet and try to reach consensus on changes that we would make to the legislation to reflect those.

We made many changes to this legislation over the past seven years, directly as a result of meetings that we had with some of the groups and individuals that appeared here the other day. On behalf of the group that I have headed up that analyzed these and spent the hours, days, weeks and months going over these in detail, I am sort of disappointed, because they worked very hard to give those comments consideration. We all worked very hard to include or try to speak to those suggestions in the legislation to the degree we could. It is disappointing to hear the consultations characterized in the manner that they were the other day.

Senator Cochrane: The people that spoke to us were from the Chamber of Commerce and other industry people. These are the people whose life and blood depends on business and how legislation will affect their business.

La distribution de ces documents était suivie de réunions avec des groupes d'intervenants, des audiences publiques, et cetera, pour que le public et les intervenants soient bien au courant de ce qui figurait dans l'ébauche de projet de loi. Comme les honorables sénateurs peuvent s'en rendre compte, c'est un projet de loi très compliqué. Nous avons tenu ces séances d'information pour nous assurer que le public et tous ceux qui s'intéressaient au projet de loi et à qui nous demandions de le commenter en aient une compréhension approfondie.

Pour renforcer le tout, nous avons créé un site Web Internet que les gens pouvaient consulter pour obtenir de l'information en langage simple sur le fonctionnement du projet de loi, et cetera.

En ces deux occasions, nous avons ensuite donné trois mois aux différents groupes et particuliers pour nous faire part de leurs commentaires. Ils pouvaient nous écrire, nous téléphoner ou communiquer directement leurs observations durant les réunions. Nous nous sommes engagés à prendre très au sérieux chacune de ces interventions.

Dans le cas du gouvernement fédéral, nous avions une équipe qui comprenait parfois jusqu'à 10 ou 11 personnes, dont des conseillers juridiques, qui passaient en revue chacune des suggestions que nous recevions, et nous en avons reçu un bon nombre, de la part du grand public et des groupes d'intervenants, qui les analysait, d'abord et avant tout, pour voir si l'on y trouvait un élément que nous pouvions même considérer ou bien si c'était contraire à la revendication territoriale. Si c'était quelque chose d'envisageable, alors nous commençons à y travailler pour voir quel intérêt cela servirait et essayer d'y accéder dans toute la mesure du possible, tout en conservant la compatibilité avec l'accord de revendication territoriale.

Ensuite, nous en discutons avec les Premières nations et avec le gouvernement du Yukon, qui ont chacun mené un exercice semblable en faisant l'analyse des commentaires et suggestions que nous avons reçus. Ensuite, nous avons des rencontres et des discussions pour essayer de dégager un consensus quant aux changements que nous pourrions apporter au projet de loi pour tenir compte des suggestions.

Nous avons apporté beaucoup de changements à ce projet de loi au cours des sept dernières années, directement en conséquence des réunions que nous avons eues avec certains groupes et particuliers qui ont comparu ici l'autre jour. Au nom du groupe que j'ai dirigé et qui a analysé toutes ces suggestions et qui a passé des heures, des jours, des semaines et des mois à scruter tout cela à la loupe, je dois dire que je suis quelque peu déçu, parce qu'ils ont travaillé très fort pour prendre en considération tous ces commentaires. Nous avons tous travaillé très fort pour inclure ces suggestions dans le projet de loi ou pour essayer de les intégrer dans toute la mesure du possible. C'est décevant d'entendre des gens décrire les consultations de manière négative comme on l'a entendu l'autre jour.

Le sénateur Cochrane: Les gens qui nous ont parlé représentaient la chambre de commerce et d'autres groupes commerciaux. Ce sont des gens dont la vie et le gagne-pain dépendent des affaires et des répercussions du projet de loi sur leur commerce.

You can appreciate that 29,000 people is not very large number to distribute a document to and not have in-detail talks about the finer things. Not all these people have the time, because they are from a small town and they are just trying to provide a living for themselves and their families. They do not have fax machines, computers or e-mails to relay the information to Ottawa or to the main body.

I can sense their frustration. I really can. I just cannot accept distributing documents. You need to be there to hear the rural people. I am from that area. I know exactly how they feel.

Mr. Bailey: Just to be clear, all those that worked on developing this bill, the people that were here earlier today and so on, are from the Yukon. I am from there myself. It is my home, and I actually operate a couple of businesses there myself. I understand the context in which you are speaking. This was not a case of someone coming up from Ottawa and passing a paper around and flying back to the nation's capital to wait to see if the fax machine starts up. These were Yukon people consulting with other Yukon people on what they thought should be in the legislation.

This did not involve any or many people coming up from down south, people who were not from the Yukon. That is why we wanted to have this be something that was developed in the Yukon and would meet the interests of Yukoners to the extent that it did.

Senator Cochrane: If you are a businessman, then you must be part of the Chamber of Commerce.

Mr. Bailey: Not right now.

Senator Cochrane: I am sure that you have some co-workers that you deal. Have you heard any comments from them about this bill?

Mr. Bailey: Over the years I have heard many of the comments that you have heard here in this committee. We have had dialogue with the chamber about the Chamber of Commerce and chamber of mines and many other groups that you have not heard from who have suggestions that we simply were unable to follow up on. We have had discussions with them about why we did not or would not follow up on some of those suggestions.

I have been involved in a lot of consultation and sometimes when people are consulted and their suggestions are not taken completely, or to the degree they wish they were, they tend to have a concern that they were not consulted because their issue did not find its way to the floor.

Senator Cochrane: I know where you are coming from.

Mr. Bailey: That has happened quite a bit in this process.

Senator Cochrane: We will have to wait and see, I guess.

Vous comprendrez que 29 000 personnes, cela fait beaucoup de gens quand on veut distribuer un document et avoir des entretiens détaillés sur des questions très pointues. Ces gens-là n'ont pas tous le temps, parce qu'ils viennent d'une petite localité et qu'ils s'efforcent de gagner leur vie et de subvenir aux besoins de leur famille. Ils n'ont pas de télécopieur, d'ordinateur ou de courriel pour transmettre l'information à Ottawa ou à l'organisme compétent.

Je peux comprendre leur frustration, je les comprends vraiment. Je n'accepte tout simplement pas que l'on distribue des documents. Il faut être sur place pour entendre les gens ruraux. Je viens de cette région. Je sais exactement ce qu'ils ressentent.

M. Bailey: Je tiens à être bien clair. Tous ceux qui ont travaillé à l'élaboration de ce projet de loi, les gens qui ont comparu ici même aujourd'hui, et cetera, tous sont du Yukon. Je viens de là moi-même. C'est là que j'habite et j'exploite en fait deux ou trois entreprises là-bas moi-même. Je comprends le contexte dont vous parlez. Ce n'est pas comme si quelqu'un était venu d'Ottawa pour distribuer des feuilles de papier et reprendre l'avion pour la capitale, où il aurait ensuite attendu de voir ce que son télécopieur pourrait cracher. C'était des Yukonnais qui consultaient d'autres habitants du Yukon pour savoir ce qu'il devrait y avoir, à leur avis, dans le projet de loi.

Ce n'était pas un exercice consistant à envoyer une foule de gens venus du Sud, des gens qui ne comprendraient rien au Yukon. C'est pourquoi nous voulions que ce projet soit élaboré au Yukon et répondre aux intérêts des Yukonnais dans toute la mesure du possible, et c'est ce qui a été fait.

Le sénateur Cochrane: Si vous êtes un homme d'affaires, vous devez donc être membre de la chambre de commerce.

M. Bailey: Pas actuellement.

Le sénateur Cochrane: Je suis certaine que vous avez des collègues de travail. Avez-vous entendu des commentaires de leur part sur ce projet de loi?

M. Bailey: Au fil des années, j'ai entendu beaucoup de commentaires que vous avez entendus vous-même au comité. Nous avons eu un dialogue avec la Chambre au sujet de la chambre de commerce et de la chambre des mines et de beaucoup d'autres groupes que vous n'avez pas entendus et qui avaient des suggestions auxquelles nous n'avons tout simplement pas pu donner suite. Nous avons eu des discussions avec tous ces gens-là et leur avons expliqué pourquoi nous ne pouvions pas donner suite à certaines suggestions.

J'ai participé à beaucoup de consultations et, parfois, quand les gens sont consultés et que leurs suggestions ne sont pas acceptées intégralement, ou pas autant qu'ils le souhaiteraient, ils ont tendance à dire qu'ils n'ont pas été consultés parce que leur préoccupation n'a pas été prise en compte.

Le sénateur Cochrane: Je comprends ce que vous voulez dire.

M. Bailey: C'est arrivé très souvent dans ce processus.

Le sénateur Cochrane: Nous devons attendre la suite des événements, je suppose.

Senator Christensen: At the same time the draft legislation was circulated, there were also draft regulations circulated. It is so often said, “the devil is in the detail,” and the regulations are the detail. They are the nuts and bolts of how things will happen. I think that the majority of the concerns that were raised the other day were with the regulations as opposed to the legislation. There were concerns with the legislation, but they were minor compared to the concerns with the regulations that were first circulated. The very low level that will trigger an assessment on a property is one example. A fly tent camp would fall under the regulations as they were first proposed. The timelines that were in those regulations raised many red flags as far as the industry was concerned.

Could you explain to us where the regulations are at this time and what opportunities there are for industry to have input into those regulations before they are finalized? As we know, regulations are easier to change than legislation.

Mr. Bailey: To back up a little about the regulations that are being worked on right now, they are not so much detailing the process as they are putting the detail on what sort of activities will be subject to assessment.

Senator Christensen: The process of the assessment falls under the board; is that correct? The board is charged with coming up with rules and regulations.

Mr. Bailey: That is correct.

Senator Christensen: They have 18 months to come up with that, and that goes through a public review as well, but there is another set of regulations.

Mr. Bailey: The project regulations have to be in place for this process to operate, because that is what lets us know what is subject to assessment and what is not.

In 1998 we prepared a draft that included listings of all the activities that we thought would be subject to this process and which ones were excluded. That was part of our first broad consultation that we did in association with the draft of the bill. We did that, and we received some feedback at that time after our 1998 consultations.

We then did a revision of those listings and tried to make it more user-friendly, which was a principal concern of ours. We sent out another draft of the proposed contents of such a regulation back with our package in 2001. We did again receive quite a bit of input at that time. We have had a number of follow-up discussions, including many with the chamber of mines about the specific issues that they raised the other day about these varying thresholds.

We have already had two very detailed rounds of consultations on the regulations, and they have not even been drafted yet. This is well before we actually got into the formal drafting that will occur once this bill has been passed and there is the authority there to draft them.

Le sénateur Christensen: En même temps que l'on a diffusé l'ébauche de projet de loi, on a également diffusé des ébauches de règlement. On dit tellement souvent que «le diable est dans les détails»; eh bien, les détails se trouvent dans le règlement. C'est en quelque sorte la plomberie, c'est l'application concrète. Je pense que la majorité des inquiétudes qui ont été soulevées l'autre jour concernaient le règlement, par opposition à la loi elle-même. Il y avait des préoccupations au sujet de la loi, mais elles étaient mineures en comparaison de celles portant sur le règlement qu'on avait distribué. Le seuil très bas qui déclenchera l'évaluation d'une propriété en est un exemple. Un campement de tentes serait visé par le règlement, du moins la première ébauche. Les échéanciers qui figuraient dans ce projet de règlement ont soulevé beaucoup d'inquiétude parmi les industriels.

Pourriez-vous nous expliquer où l'on en est actuellement en ce qui a trait au règlement et quelles possibilités a l'industrie d'avoir son mot à dire dans l'élaboration de ce règlement avant qu'il soit finalisé? On sait que le règlement est plus facile à changer que la loi.

M. Bailey: Pour revenir sur le règlement auquel on travaille en ce moment même, il ne vise pas tellement à préciser de façon détaillée le processus qu'à préciser quelles activités exactement seront assujetties à l'évaluation.

Le sénateur Christensen: Le processus d'une évaluation relève de l'Office, n'est-ce pas? C'est l'Office qui établit les règles et le règlement.

M. Bailey: C'est exact.

Le sénateur Christensen: Il a 18 mois pour établir ce règlement, lequel fait ensuite l'objet d'un examen public, mais il y a encore une autre série de règles.

M. Bailey: Le règlement sur les projets doit être en place pour que ce processus puisse fonctionner, parce qu'il précise ce qui est assujéti à l'évaluation et ce qui ne l'est pas.

En 1998, nous avons rédigé une ébauche qui comprenait une liste de toutes les activités qui, à notre avis, seraient assujetties à ce processus, et celles qui seraient exclues. Cela faisait partie de notre première vaste consultation que nous avons faite en association avec l'ébauche du projet de loi. Nous avons fait cela et nous avons reçu certaines réactions à ce moment-là, après nos consultations de 1998.

Ensuite, nous avons fait une révision de ces listes et nous avons essayé de les rendre plus conviviales, ce qui était une préoccupation majeure pour nous. Nous avons donc distribué une autre ébauche du règlement proposé avec notre trousse en 2001. Encore une fois, nous avons reçu pas mal de réactions à ce moment-là. Nous avons eu un certain nombre de discussions de suivi, notamment avec la chambre des mines, au sujet de la question précise que celle-ci a soulevée l'autre jour relativement aux divers seuils.

Nous avons déjà eu deux rondes de consultations très poussées sur le règlement et celui-ci n'a même pas encore été rédigé. C'était donc bien avant d'aborder la rédaction proprement dite, qui aura lieu une fois que ce projet de loi aura été adopté et que nous aurons le pouvoir de rédiger le règlement.

In terms of future opportunities, once the regulations have been drafted, and we are hoping that will be later in this calendar year, there is a requirement that they be pre-published in draft form and a minimum of 60 days be allowed for study and for comment to be provided by public groups, stakeholder groups or whomever. Following that time, submissions can be made, and there can be changes made to those regulations prior to them being finalized. That opportunity is there and is guaranteed for not just the mining industry and stakeholders but for all the public.

In addition to that, we are also working very closely with the Yukon government and with First Nations on these regulations because they deal with activities that are under their jurisdiction. We will also be having ongoing consultations, or collaboration because we are trying to capture activities under their jurisdiction, and we want to ensure that that is being done properly in a technical sense.

Senator Christensen: Will this third round involve the territorial and First Nations governments in the final drafting of this regulation?

Mr. Bailey: Not the final drafting. It is involved in the "draft drafting," if you like.

Senator Christensen: Will that also be sent out to industry at that point?

Mr. Bailey: The next opportunity for industry will be once they are gazetted and pre-published, and then they will have an opportunity to see the draft regulations. We are hoping that will be some time in the late fall or early winter.

The Chairman: Is that a 30-day window?

Senator Christensen: No, 60 days.

Mr. Bailey: That is a minimum. Again, from an operational perspective, depending when this bill is actually given Royal Assent, assuming that it is, we have 18 months until the whole bill comes into force, so we certainly hope that those regulations would be completed well within that 18-month time period.

Senator Christensen: In this third draft before the pre-gazetting, which is 60 or more days, the input that industry could have would be through First Nations and the territorial government?

Mr. Bailey: They could. From what I saw of the transcript, I do not think the chamber mentioned that their concerns with those regulations are fairly well understood and the business about the thresholds. Without getting into a detailed discussion, there have been many discussions with them about why, first of all, class 2 mining land use regulation permits will be caught, which was an overall concern, and why some of those thresholds vary, because at the mining interest's request, those mining land use regulations

Quant aux possibilités futures, une fois que le règlement aura été rédigé, et nous espérons que cela se fera dans le courant de l'année civile, il est obligatoire d'en faire la publication préalable sous forme d'ébauche et de permettre au minimum 60 jours pour que les groupes publics, intervenants et autres en fassent l'étude et fassent connaître leurs réactions. À l'issue de cette période, des mémoires peuvent être présentés et des changements peuvent être apportés au règlement avant son adoption définitive. Cette possibilité existe et elle est garantie, pas seulement pour l'industrie minière et les intervenants, mais pour le grand public.

De plus, nous travaillons très étroitement avec le gouvernement du Yukon et avec les Premières nations à la rédaction de ce règlement, parce qu'il traite d'activités qui relèvent de leur compétence. Nous aurons aussi des consultations continues ou une certaine collaboration parce que nous essayons de saisir toutes les activités qui relèvent de leur compétence, et nous voulons nous assurer que cela se fasse dans les règles sur le plan technique.

Le sénateur Christensen: Durant cette troisième ronde, les gouvernements des territoires et des Premières nations participeront-ils à la rédaction du texte définitif de ce règlement?

M. Bailey: Pas à la rédaction du texte définitif. Ils participent à une «ébauche de rédaction», si l'on peut dire.

Le sénateur Christensen: Cette ébauche sera-t-elle également envoyée à l'industrie?

M. Bailey: La prochaine occasion, pour l'industrie, sera lors de la publication préalable dans la Gazette; on aura alors l'occasion de prendre connaissance du règlement proposé. Nous espérons que cela se fera vers la fin de l'automne ou au début de l'hiver prochain.

Le président: Il y a une période de 30 jours?

Le sénateur Christensen: Non, 60 jours.

M. Bailey: C'est un minimum. Pour préciser, du point de vue de la procédure, dépendant de la date à laquelle ce projet de loi reçoit la sanction royale, à supposer qu'il la reçoive, nous avons 18 mois avant l'entrée en vigueur du projet de loi, et nous espérons assurément que ce règlement sera complété bien avant l'expiration de ce délai de 18 mois.

Le sénateur Christensen: Dans cette troisième ébauche, avant la période de la publication préalable, qui dure 60 jours ou plus, l'industrie aurait son mot à dire par l'intermédiaire des Premières nations et du gouvernement territorial?

M. Bailey: Ce serait possible. D'après ce que j'ai lu du compte rendu, je ne pense pas que la Chambre ait dit explicitement que ses préoccupations relativement à ce règlement sont assez bien comprises, surtout en ce qui a trait au seuil. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais il y a eu beaucoup de discussions avec eux pour expliquer pourquoi, premièrement, le règlement sur l'utilisation des sols à des fins minières dans la catégorie 2 sera visé, ce qui est une préoccupation globale, et pourquoi certains

established thresholds that were different from land use permits anywhere else in the territory.

Their concern is that some of those are triggered at lower thresholds on mining claims than they are for anyone else on some other type of land. However, the converse of that is true. There are many things that you or I would need a permit to do in the Yukon, and there would be an assessment done of that. That would not be the case if it were on a mining claim. Those issues have been discussed and are quite well understood by those who are trying to finalize the draft regulations for publication.

Senator Christensen: You can appreciate why the industry is so concerned. The government is basically saying, "Trust me, we have your best interest at heart." We have seen what is happening in the placer mining industry right now, and government really does not inspire a lot of trust. It is very important that we do keep industry well involved. I am sure industry will try to get as much as they can, knowing that compromise has to be made as well. There has to be a good avenue for industry to be involved before that finalization.

Mr. Bailey: As I said, there have been other discussions not related to formal consultations on the bill and on the regulations. I have had correspondence with the president of the chamber of mines on that specific issue as well as some others. The minister had a meeting with them back a year ago and actually received correspondence from the president of the chamber thanking the minister for some changes that were made as a result of discussions at those meetings. There has been some ongoing dialogue.

The difficulty with distributing further drafts of regulations is that industry is not the only group that has an interest in what is in the regulations. We have 18 months to try to prepare these, but the drafting is somewhat complex, and we do not see having another full round of consultation on something we have already consulted on widely and in detail on two occasions to be appropriate at this time.

Senator Christensen: The five-year review is another issue that has been raised by most of the interveners who have problems with the bill. What is your position on the five-year review or having a second review required in the act?

Mr. Bailey: Certainly our position has been that we do not require one in the legislation. There is an existing requirement in the land claim agreement for a comprehensive review of the whole assessment process to be conducted. In our minds, it is hard to conceive how that would occur without a detailed review of the legislation. We also had concerns about including such a provision in the legislation and whether we would be creating

seuils varient, parce qu'à la demande des intervenants du secteur minier, le règlement sur l'utilisation des sols à des fins d'extraction minière a fixé des seuils qui étaient différents par rapport aux permis d'utilisation des sols applicables partout ailleurs dans le territoire.

Leur préoccupation est que certains seuils sont plus bas pour les mines que pour n'importe qui d'autre et n'importe quel autre type de sol. Cependant, l'inverse est vrai. Vous et moi aurions besoin d'un permis pour faire bien des activités au Yukon, lesquelles feraient l'objet d'une évaluation. Ce ne serait pas le cas s'il s'agissait d'extraction minière. Ces questions ont été discutées et sont très bien comprises par ceux qui s'efforcent de finaliser l'ébauche de règlement en vue de sa publication.

Le sénateur Christensen: Vous pouvez comprendre pourquoi l'industrie est tellement inquiète. Le gouvernement se trouve essentiellement à dire: «Faites-moi confiance, nous avons à coeur vos intérêts». Nous avons vu ce qui se passe actuellement dans le secteur de l'exploitation minière des placers, et le gouvernement n'inspire pas tellement confiance. Il est très important que nous maintenions l'industrie comme partie prenante. Je suis certaine que l'industrie essaiera d'en obtenir le plus possible, sachant qu'il faudra également faire un compromis. Il faut que l'industrie ait une procédure valable pour avoir son mot à dire avant que le tout soit finalisé.

M. Bailey: Comme je l'ai dit, il y a eu d'autres discussions en plus des consultations officielles sur le projet de loi et sur le règlement. J'ai échangé des lettres avec le président de la chambre des mines sur cette question précise et sur d'autres également. Le ministre a rencontré les intéressés il y a un an et a même reçu une lettre du président de la chambre qui remercie le ministre d'avoir apporté des changements qui ont été faits à la suite des discussions durant ces entretiens. Il y a eu un dialogue continu.

La difficulté, quand on demande de diffuser de nouvelles ébauches du règlement, c'est que l'industrie n'est pas le seul groupe qui s'intéresse à la teneur du règlement. Nous avons 18 mois pour essayer de rédiger ce règlement, mais cette rédaction est assez complexe et nous n'envisageons pas de tenir une nouvelle ronde de consultations sur une question qui a déjà fait l'objet d'une consultation étendue et détaillée en deux occasions; nous ne pensons pas que ce soit approprié à ce moment-ci.

Le sénateur Christensen: L'examen quinquennal est une autre question qui a été soulevée par la plupart des intervenants qui ont des objections à ce projet de loi. Quelle est votre position sur l'examen quinquennal ou l'obligation prévue dans la loi de procéder à un deuxième examen?

M. Bailey: Chose certaine, notre position est que nous n'exigeons pas un tel examen dans la loi. Le règlement de la revendication territoriale stipule actuellement qu'il faut procéder à un examen en profondeur de tout le processus d'évaluation. Dans notre esprit, il est difficile de concevoir comment cela pourrait se faire en l'absence d'un examen détaillé de la loi. Nous avons aussi des préoccupations pour ce qui est d'inclure une telle

two obligations to be met in terms of conducting a five-year review and run the risk of potential conflict and duplication.

Senator Christensen: Are you satisfied that you have taken into consideration many of the problems that were raised or that occurred as a result of the Mackenzie Valley Resource Management Act which is similar to this one but was introduced a number of years ago? It did have problems. Have those problems been looked at and taken into consideration adequately in the new legislation?

Mr. Bailey: Yes. We looked at the Mackenzie Valley Resource Management Act and many other existing processes, some of which have some virtues and some of which have some drawbacks. We tried to learn from all of those so we would put the best foot forward with this process.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. I want everyone to be aware that Mr. Bailey was called back from his holiday in New Orleans today, on no notice, to speak to us. He is going back tomorrow.

I do not apologize, Mr. Bailey because we needed to hear from you and Mr. Cox today, but I thank you very much for doing that. It is above and beyond the call of duty. Yours and Mr. Cox's testimony was very important to us this morning.

Is it the wish of members that we should proceed at this point to deal with the bill?

Hon. Senators: Yes.

Senator Milne: I move we go to clause-by-clause consideration.

The Chairman: I can entertain a motion to dispense with clause-by-clause.

Senator Baker: In the presence of Mr. Bailey and Mr. Cox and Mr. Mills, who have spent many years dealing this bill, I would move that the committee dispense with clause-by-clause consideration of the bill and approve the bill without amendments.

The Chairman: Is that agreed?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Cochrane: I think that is rather rash.

The Chairman: It is agreed. Thank you. Is it agreed that the chair report this bill without amendment at the next sitting of the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

disposition dans la loi, craignant qu'elle ne crée deux obligations à remplir pour ce qui est d'effectuer un examen quinquennal, et il y aurait risque de conflit et de dédoublement des efforts.

Le sénateur Christensen: Êtes-vous convaincu d'avoir pris en considération bon nombre des problèmes qui ont été soulevés ou qui se sont posés dans le cas de la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie, qui est semblable à celle-ci, mais qui a été présentée il y a un certain nombre d'années? Il y a eu des problèmes. A-t-on examiné ces problèmes et en a-t-on tenu compte pour rédiger la nouvelle loi?

M. Bailey: Oui. Nous avons étudié la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie et beaucoup d'autres processus existants, dont certains ont des avantages et des inconvénients. Nous avons essayé de tirer les leçons de cet exercice afin de partir du bon pied dans ce cas-ci.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Je veux que chacun sache bien que M. Bailey a été rappelé de ses vacances à la Nouvelle-Orléans aujourd'hui même, sans préavis, pour s'entretenir avec nous. Il y retourne demain.

Je ne m'en excuse pas, monsieur Bailey, parce que nous devons nous entendre aujourd'hui, vous-même et M. Cox, mais je vous en remercie beaucoup. Cela dépasse de loin les obligations de votre charge. Votre témoignage, ainsi que celui de M. Cox, étaient très importants pour nous ce matin.

Les membres du comité souhaitent-ils maintenant procéder à l'étude du projet de loi?

Des voix: Oui.

Le sénateur Milne: Je propose que nous passions à l'étude article par article.

Le président: Je suis prêt à entendre une motion tendant à se dispenser de l'étude article par article.

Le sénateur Baker: En présence de M. Bailey, de M. Cox et de M. Mills, qui ont passé de nombreuses années à travailler à ce projet de loi, je propose que le comité passe outre à l'étude article par article de ce projet de loi, et qu'il approuve le projet de loi sans amendement.

Le président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Cochrane: Je trouve que c'est un peu court.

Le président: C'est adopté. Merci. Est-on d'accord pour que la présidence fasse rapport de ce projet de loi sans amendement à la prochaine séance du Sénat?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

Thursday, May 1, 2003:

from the Council of Yukon First Nations:

Mr. Ed Schultz, Grand Chief;

Mr. Stephen Mills, Chief Negotiator.

from the Department of Indian Affairs and Northern Development:

Mr. David Cox, Counsel, Comprehensive Claims and Northern
Affairs/Self-Government and Strategic Direction;

Mr. John Bailey, Negotiator, Resource Strategies.

Le jeudi 1^{er} mai 2003:

Du Conseil des Premières nations du Yukon:

M. Ed Schultz, grand chef;

M. Stephen Mills, négociateur en chef.

Du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien:

M. David Cox, conseiller juridique, Revendications globales et
Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation
stratégique;

M. John Bailey, négociateur, Stratégies relatives aux ressources.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, April 29, 2003:

AS A PANEL:

From the Yukon Chamber of Mines:

Mr. Gary Lee, Past President;
Mr. Scott Casselman, Vice President.

From the Klondike Placer Miners' Association:

Ms. Ann Ledwidge, Director.

From the Yukon Chamber of Commerce:

Mr. Rob McIntyre, Treasurer.

AS A PANEL:

From the Kwanlin Dun First Nation:

Mr. Rick O'Brien, Chief;
Mr. Mike Smith, Chief Negotiator.

From the Kaska Nation:

M. Hammond Dick, Tribal Chief.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 29 avril 2003:

EN TABLE RONDE:

Du Yukon Chamber of Mines:

M. Gary Lee, ancien président;
M. Scott Casselman, vice-président.

Du Klondike Placer Miners' Association:

Mme Ann Ledwidge, directrice.

De la Chambre de commerce du Yukon:

M. Rob McIntyre, trésorier.

EN TABLE RONDE:

De la première nation Kwanlin Dun:

M. Rick O'Brien, chef;
M. Mike Smith, négociateur en chef.

De la nation Kaska:

M. Hammond Dick, chef tribal.

(Suite à la page précédente)



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, May 6, 2003
Thursday, May 8, 2003

Issue No. 14

Second meeting on:

Bill S-10, An Act concerning personal watercraft
in navigable waters

and

Ninth meeting on:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 6 mai 2003
Le jeudi 8 mai 2003

Fascicule n° 14

Deuxième réunion concernant:

Le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines
dans les eaux navigables

et

Neuvième réunion concernant:

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Kenny
Buchanan	* Lynch-Staunton
* Carstairs, P.C.	(or Kinsella)
(or Robichaud, P.C.)	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Sibbeston
Finnerty	Watt
Fraser	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Sibbeston substituted for that of the Honourable Senator Banks (*May 7, 2003*).

The name of the Honourable Senator Fraser substituted for that of the Honourable Senator Christensen (*May 7, 2003*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Kenny
Buchanan	* Lynch-Staunton
* Carstairs, c.p.	(ou Kinsella)
(ou Robichaud, c.p.)	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Sibbeston
Finnerty	Watt
Fraser	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Sibbeston substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le 7 mai 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Fraser substitué à celui de l'honorable sénateur Christensen (*le 7 mai 2003*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 6, 2003
(25)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 6:15 p.m. this day, in room 257 East Block, the Acting Chair the Honourable Ione Christensen, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Christensen, Cochrane, Kenny, Milne and Spivak (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded in camera for the purpose of considering a draft agenda.

It was agreed, — That the Honourable Senator Christensen serve as Acting Chair for the duration of the meeting.

It was agreed, — That pursuant to Rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee of the government and of the opposition are present.

At 6:25 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

WITNESSES:

AS A PANEL:

From BC Marine Trades Association:

Mr. Norm Dyck, Government Relations.

From Atlantic Marine Trades Association:

Ms. Patricia Nelder, Executive Director.

From the Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

Mr. Ray Mariash, Secretary-Treasurer.

From Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, President.

From Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, Author-Researcher.

Mr. Dyck, Ms. Nelder and Mr. Mariash each made a statement and as a panel, the witnesses answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 6 mai 2003
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 15, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Ione Christensen (*présidente suppléante*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Baker, c.p., Christensen, Cochrane, Kenny, Milne et Spivak (6).

Également présente: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'alinéa 92(2)(e) du Règlement, le comité poursuit ses délibérations à huis clos en vue d'examiner une ébauche d'ordre du jour.

Il est convenu — Que l'honorable sénateur Christensen occupe le fauteuil à titre de vice-présidente pendant la durée de la réunion.

Il est convenu — Que conformément à l'article 89 du Règlement, la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

À 18 h 25, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 10 des délibérations du comité des 25 et 27 mars 2003.*)

TÉMOINS:

EN TABLE RONDE:

De la BC Marine Trades Association:

M. Norm Dyck, Relations gouvernementales.

De la Atlantic Marine Trades Association:

M. Patricia Nelder, directrice exécutive.

De la Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

M. Ray Mariash, secrétaire trésorier.

De Collision Analysis Ltd.:

M. Marshal Paulo, président.

De Komanoff Energy Associates:

M. Charles Komanoff, auteur-rechercheur.

M. Dyck, Mme Nelder et M. Mariash font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

Mr. Paulo made a statement and answered questions.

Mr. Komanoff made a statement and answered questions.

At 8:20 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 8, 2003
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:00 a.m. this day, in room 705 Victoria Building, 140 Wellington Street, the Deputy Chair, the Honourable Mira Spivak, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Cochrane, Eyton, Finnerty, Fraser, Merchant, Milne, Sibbeston, Spivak and Watt (10).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and James McQueen, Researcher, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESS:

From the Federation of Canadian Municipalities:

Mme Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development.

Ms. Comeau made a statement and answered questions.

At 10:06 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

M. Paulo fait une déclaration et répond aux questions.

M. Komanoff fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 20, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 8 mai 2003
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la pièce 705 de l'édifice Victoria, 140 rue Wellington, sous la présidence de l'honorable Mira Spivak (*vice-présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Baker, c.p., Cochrane, Eyton, Finnerty, Fraser, Merchant, Milne, Sibbeston, Spivak, et Watt (10).

Également présents: De la Bibliothèque du Parlement, Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie et James McQueen, attaché de recherche, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son étude de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans les délibérations du comité, fascicule n° 8 du 8 février 2003.*)

TÉMOIN:

De la Fédération canadienne des municipalités:

Mme Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables.

Mme Comeau fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 06, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 6, 2002

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Ione Christensen (*Acting Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Acting Chairman: Honourable senators, our first panel is made up of Mr. Norm Dyck from the British Columbia Marine Trades Association; Ms. Patricia Nelder from the Atlantic Marine Trades Association; and Mr. Mariash from the Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.

Thank you for being here.

Mr. Norm Dyck, Government Relations, British Columbia Marine Trades Association: Honourable senators, I am here representing two organizations. They are the British Columbia Marine Trades Association, which has roughly 300 members, and the 10,000 boaters who belong to the Council of British Columbia Yacht Clubs. I thank you for your invitation to appear before you.

It might be of interest to the Honourable Senator Spivak that I grew up in Manitoba and boated there until 1969, after which I relocated to the West Coast. I have boated in the lakes with which Senator Spivak is familiar.

A detailed brief has been submitted on our behalf. I will summarize a few of our main points.

Boating in British Columbia is an extremely popular activity. Because of our moderate climate and sheltered waters it is a year round activity, which I appreciate, coming from Manitoba.

We estimate that there are roughly 500,000 recreational boats in British Columbia, which range from relatively large yachts to canoes, kayaks and, of course, personal watercraft.

As well, we have large sports fishing and marine tourism industries. The point we are endeavouring to make is that recreational boating in British Columbia is an important part of our economy. Indeed, it is a significant contributor to the economy of Canada.

First, we believe that Bill S-10 has the potential to impact adversely on recreational boating and, by extension, on our economy.

Second, we see Bill S-10 as identifying one type of vessel for special and discriminating treatment. We feel this will set a dangerous precedent. We are concerned by the proposed

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 6 mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, pour examiner cette mesure législative.

Le sénateur Ione Christensen (*présidente suppléante*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente suppléante: Honorables sénateurs, nous recevons en premier lieu M. Norm Dyck, de la British Columbia Marine Trades Association; Mme Patricia Nelder, de la Atlantic Marine Trades Association; et M. Mariash, de la Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.

Merci d'être présents.

M. Norm Dyck, Relations gouvernementales, British Columbia Marine Trades Association: Honorables sénateurs, je représente deux organismes. Il s'agit de la British Columbia Marine Trades Association, qui compte environ 300 membres, et le Council of British Columbia Yacht Clubs, dont sont membres 10 000 plaisanciers. Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous.

L'honorable sénateur Spivak serait peut-être intéressée d'apprendre que j'ai grandi au Manitoba où j'y ai fait du bateau jusqu'en 1969, avant de m'établir sur la côte Ouest. J'ai fait du bateau sur les lacs qu'elle connaît bien.

Un mémoire détaillé vous a été remis. Je vais résumer quelques-uns de nos principaux points.

La navigation de plaisance en Colombie-Britannique est une activité extrêmement répandue. Grâce à notre climat modéré et à nos eaux abritées, la navigation de plaisance peut être pratiquée à l'année longue, ce que j'aime bien, étant donné que je viens du Manitoba.

Nous estimons qu'il existe environ 500 000 embarcations de plaisance en Colombie-Britannique, qui vont des yachts passablement gros aux canots, en passant par les kayaks et, bien sûr, les motomarines.

En plus, nous possédons une importante industrie de la pêche sportive et du tourisme nautique. Le point que nous tentons de faire valoir est que la navigation de plaisance en Colombie-Britannique constitue une part importante de notre économie. En fait, elle contribue de façon considérable à l'économie canadienne.

Premièrement, nous estimons que le projet de loi S-10 risque d'avoir une incidence négative sur la navigation de plaisance et, par conséquent, sur notre économie.

Deuxièmement, le projet de loi S-10 accorde selon nous un traitement spécial et différent à un type d'embarcation en particulier. Nous croyons que cela établira un précédent dangereux. Nous sommes préoccupés par la délégation de

delegation of regulatory authority to what we see as non-elected, possibly unrepresentative, single interest groups who may have interests that could be detrimental to Canadians as a whole.

We believe recreational boating should be an activity available to all Canadians. We also submit that some of the rationale put forward in Bill S-10 is flawed and contains some inaccuracies. We suggest there are more injuries and deaths occurring on the water attributable to canoes, kayaks and other small vessels. In recent years, manufacturers of personal watercraft have become leaders in the reduction of noise and emissions through their development of new technology engines. Today, personal watercraft are among the quietest, least polluting of the engine-powered boats.

It has been suggested that the boating restriction regulations are inadequate. While we may not always have supported all proposed boating restriction regulations, the federal government regulatory policy has been helpful in ensuring that, for the most part, unnecessary legislation was not introduced.

The requirement to consider options to regulation and to consult with all stakeholders in the development of regulations helps ensure this. We fear that local, non-elected and single interest groups may not wish to follow a similar process. Given the requirements of the federal government regulatory policy, we believe that the boating restriction regulations are the appropriate vehicle for restrictions on the water.

Finally, we note that the right of navigation, which followed common law to Canada, was enshrined in the Constitution Act of 1867. A number of court decisions have held that legislation as it relates to navigation rests entirely with Parliament. This suggests, we submit, that Bill S-10 may well be unconstitutional.

Since recreational boating is such a popular year-round activity that contributes significantly to the British Columbia economy, we do not wish to see it adversely impacted by Bill S-10. Bill S-10 clearly discriminates against personal watercraft. We believe they are no more dangerous or noisy, and pollute less, than most outboard-engine-powered vessels. The boating restriction regulations, along with the requirements of the regulatory policy, ensure a fair and appropriate boating restriction regulatory process. No further legislation is necessary. The right of navigation on our waterways is an exclusive federal government responsibility. We believe this is appropriate and we do not wish to see it changed.

To conclude, the British Columbia Marine Trades Association and the Council of British Columbia Yacht Clubs respectfully requests the committee to recommend the rejection of Bill S-10.

l'autorité réglementaire à des groupes d'intérêts particuliers, non élus et probablement non représentatifs qui risquent de défendre des intérêts au détriment de l'ensemble des Canadiens.

Nous sommes d'avis que la navigation de plaisance devrait être une activité qui puisse être pratiquée par tous les Canadiens. Nous croyons aussi que certaines des raisons exposées dans le projet de loi S-10 comportent des lacunes et certaines inexactitudes. Nous affirmons qu'il y a davantage de blessures et de décès survenus sur l'eau qui sont attribuables aux canots, aux kayaks et à d'autres petites embarcations. Au cours des dernières années, les fabricants de motomarines sont devenus des chefs de file dans la réduction du bruit et des émissions grâce à l'élaboration de nouvelles technologies destinées aux moteurs. Aujourd'hui, les motomarines comptent parmi les embarcations à moteur les plus silencieuses et les moins polluantes.

Certains ont prétendu que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est inapproprié. Bien que nous n'ayons pas toujours appuyé tous les règlements proposés visant à restreindre la conduite des bateaux, je dois dire que la politique de réglementation du gouvernement fédéral a contribué à empêcher que, la plupart du temps, des lois inutiles soient présentées.

L'obligation d'envisager des solutions de rechange et de consulter toutes les parties concernées lors de l'élaboration d'un règlement contribue à garantir cela. Nous craignons que des groupes locaux d'intérêts particuliers et non élus ne souhaitent pas suivre un processus similaire. Étant donné les exigences de la politique de réglementation du gouvernement fédéral, nous pensons que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux constitue le moyen approprié d'établir des restrictions en matière de navigation.

Enfin, nous signalons que le droit à la navigation, qui émane de la common law, est enchâssé dans la Loi constitutionnelle de 1867. Un certain nombre de décisions rendues par les tribunaux ont établi que l'élaboration de lois liées à la navigation relève entièrement du Parlement. Ce qui signifie que le projet de loi S-10 pourrait très bien être inconstitutionnel.

Étant donné que la navigation de plaisance est une activité très répandue qui se pratique à l'année longue et qui contribue considérablement à l'économie de la Colombie-Britannique, nous ne voulons pas que le projet de loi S-10 y nuise. Cette mesure législative traite différemment les motomarines. Nous estimons qu'elles ne sont pas plus dangereuses, bruyantes et polluantes que la plupart des embarcations à moteur extérieur. Le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux ainsi que les exigences de la politique de réglementation garantissent un processus d'établissement de restrictions juste et approprié. Aucune autre loi n'est nécessaire. Le droit de naviguer dans nos propres eaux relève exclusivement du gouvernement fédéral. Nous sommes d'avis que cela est approprié et nous voulons qu'il en demeure ainsi.

Pour conclure, la British Columbia Marine Trades Association et le Council of British Columbia Yacht Clubs demandent au comité de recommander le rejet du projet de loi S-10. Je suis

My apologies for the length of my statement, however, it does reflect our serious concerns and I thank the committee for allowing me to make this presentation.

Ms. Patricia Nelder, Executive Director, Atlantic Marine Trades Association: The Atlantic Marine Trades Association is an association of 60 businesses involved in the marine recreational industry and marine trades in Atlantic Canada. I must clarify that. We do not necessarily represent businesses in Newfoundland at this point. We represent businesses in Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick. They are marine dealers, yacht brokers and other businesses involved in recreational marine.

I wanted to raise something here that confuses me terribly, and that is that this started out as Bill S-26 and now it is Bill S-10. I believe Senator Spivak is the initiator of this bill.

Senator Spivak: Bill S-26 died on the Order Paper when the House prorogued and came back as Bill S-10.

Ms. Nelder: It was with the Transportation Committee in its initial form, and now it is in the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Senator Spivak: That is the Senate's decision, believe me, it is not mine.

Ms. Nelder: I also understand that you are the co-chair of this committee.

Senator Spivak: I am the deputy chair.

Ms. Nelder: How does that work?

Senator Spivak: As a matter of fact, Senator Kenny, who just left, had a bill that had to do with fuel in the government fleet at a time when he was the deputy chair. First, I cannot decide whether the bill is passed or not on my own. It is my colleagues, and surely you are not suggesting that they would be influenced.

Ms. Nelder: I have no idea. I was curious as to how the committee process works. That was the only reason I brought it up.

Senator Spivak: These are private members' bills. They have to go through the committee, the Senate and the House of Commons. They go through the same process as other bills and it is ultimately the decision of the members of the Senate and the members of the House of Commons.

Ms. Nelder: When the bill was first set in motion, was it at the Transportation Committee because you were on that committee?

Senator Spivak: It is not my decision where this bill goes. It is the decision of the leader of the Senate.

Ms. Nelder: These are such different committees.

désolé d'avoir pris beaucoup de temps, mais mes propos traduisent nos sérieuses préoccupations. Je remercie le comité de m'avoir permis d'effectuer cet exposé.

Mme Patricia Nelder, directrice exécutive, Atlantic Marine Trades Association: La Atlantic Marine Trades Association regroupe 60 entreprises de l'industrie de la navigation de plaisance et des métiers de la mer dans la région de l'Atlantique. Je dois préciser que nous ne représentons pas des entreprises de Terre-Neuve pour l'instant. Nous représentons des entreprises de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Il s'agit de vendeurs de bateaux de plaisance, de courtiers de yachts et d'autres entreprises oeuvrant dans le domaine de la navigation de plaisance.

Je veux soulever un point qui n'est pas du tout clair dans mon esprit, à savoir qu'au départ il s'agissait du projet de loi S-26 et que maintenant il est question du projet de loi S-10. Je crois que le sénateur Spivak est à l'origine de cette mesure législative.

Le sénateur Spivak: Le projet de loi S-26 est mort au *Feuilleton* lors de la prorogation de la Chambre. À la reprise des travaux, il est devenu le projet de loi S-10.

Mme Nelder: À l'origine, c'est le Comité des transports qui l'étudiait, et maintenant c'est le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles qui l'examine.

Le sénateur Spivak: C'est la décision du Sénat; croyez-moi, ce n'est pas la mienne.

Mme Nelder: Je crois aussi savoir que vous êtes la coprésidente du comité.

Le sénateur Spivak: Je suis vice-présidente.

Mme Nelder: Quel est votre rôle?

Le sénateur Spivak: En fait, le sénateur Kenny, celui qui vient tout juste de quitter, a proposé, à l'époque à laquelle il était vice-président, un projet de loi concernant le carburant en ce qui a trait au parc automobile du gouvernement fédéral. Premièrement, je ne peux décider par moi-même si le projet de loi est adopté. Cette décision appartient à mes collègues, et je suis certaine que vous ne laissez pas entendre qu'ils seraient influencés.

Mme Nelder: Je n'en ai aucune idée. Je me demandais comment le comité fonctionne. C'est la seule raison pour laquelle j'ai posé cette question.

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'un projet de loi d'initiative parlementaire. Les mesures législatives de ce type doivent être examinées par le comité, par le Sénat et par la Chambre des communes. Elles suivent le même processus que les autres projets de loi, et il appartient au bout du compte aux sénateurs et aux députés de décider s'ils l'adopteront.

Mme Nelder: Est-ce le Comité des transports qui l'a étudié à l'origine, car vous siégez à ce comité?

Le sénateur Spivak: Je n'ai aucun mot à dire à propos du comité auquel est renvoyé le projet de loi. C'est le leader du Sénat qui le détermine.

Mme Nelder: Il s'agit pourtant de comités très différents.

Senator Spivak: Yes, and the bill involves transportation, energy and the environment. These are the two committees to which it would normally go.

The Acting Chairman: The decision is also affected by the workload of different committees at different times. It could have been that the last time around, this committee had a full load of legislation to deal with, so it would have been sent to a committee that would have similar concerns.

Ms. Nelder: I understand now. I was very curious about that because we do not get a lot of information in Atlantic Canada about what goes on in Ottawa. Please forgive my ignorance.

Senator Spivak: Certainly you do. You have all those senators down there.

Ms. Nelder: Our association believes that Bill S-10 is not in the best interests of the Canadian boating public. We find the proposed framework somewhat duplicative and potentially confusing, since the existing boating restriction regulations already provide a method by which concerned citizens can petition the federal government for boating bans, speed limits and power limits. The stated purpose of Bill S-10 would set a precedent, giving local authorities and associations the ability to propose to the minister that particular types of boats be banned from our waterways.

Atlantic Canada's contribution to recreational boating in this country is not huge. The Maritime population is 1.7 million. We have 34,882 kilometres of coastline and about 8,484 inland lakes that could be used for navigational purposes. As you can see, we have a lot of water to go around.

As the water is a federal jurisdiction, the use of navigable waters is for all Canadians and is regulated by the Minister of Fisheries and Oceans through the Canadian Coast Guard. We notice that recreational boaters are able to travel to different bodies of water. They can launch their recreational boats and enjoy the many waterways of Canada, or moor them in different areas, availing themselves of yacht clubs and marina facilities. Leisure time is important to residents of Atlantic Canada, and many enjoy boating in all its forms and the many geographical opportunities to get out on the water.

We have personal watercraft on our inland waters and some brave people actually use them on the coast as well. We have a very short boating season and the PWC is not the most ideal craft for our climate, as we do not have many weeks in the summer when they can be ridden without a wetsuit or other protective clothing.

As in other areas of Canada, we have a two-to-four-week period in July and August when there are many boating and recreational activities taking place on and beside the water. In

Le sénateur Spivak: En effet, et le projet de loi concerne les transports, l'énergie et l'environnement. C'est à l'un de ces deux comités que le projet de loi serait normalement renvoyé.

La vice-présidente: La charge de travail des comités entre aussi en jeu. La dernière fois, il se peut que notre comité détenait une charge de travail complète, et c'est peut-être pour cette raison qu'il a été renvoyé à un comité dont les intérêts sont semblables aux nôtres.

Mme Nelder: Je comprends maintenant. Je tenais à savoir, car nous obtenons peu de renseignements dans la région de l'Atlantique à propos de ce qui se passe à Ottawa. Je vous prie d'excuser mon ignorance.

Le sénateur Spivak: Pourtant, beaucoup de sénateurs proviennent de cette région.

Mme Nelder: Notre association croit que le projet de loi S-10 ne sert pas au mieux les intérêts des plaisanciers canadiens. Nous trouvons que le cadre proposé est quelque peu répétitif et peut porter à confusion, étant donné que l'actuel Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux offre déjà le moyen par lequel les citoyens intéressés peuvent demander au gouvernement fédéral d'imposer des restrictions à la plaisance ou des limites de vitesse ou de puissance. De par son but déclaré, l'adoption du projet de loi S-10 créerait un précédent, car il donnerait aux autorités et aux associations locales le pouvoir de proposer au ministre qu'une catégorie donnée de bateaux soit interdite de nos eaux navigables.

La région de l'Atlantique n'occupe pas une très grande place dans le secteur de la navigation de plaisance au pays. Sa population s'élève à 1,7 million d'habitants. On y trouve 34 882 kilomètres de littoral et environ 8 484 lacs intérieurs propices à la plaisance. Comme vous pouvez le constater, ce ne sont pas les voies navigables qui nous manquent.

Les eaux étant de compétence fédérale, l'utilisation des eaux navigables est ouverte à tous les Canadiens et est réglementée par le ministre des Pêches et des Océans, par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne. Les plaisanciers peuvent parcourir différents plans d'eau, mettre à l'eau leurs bateaux de plaisance et profiter des nombreuses voies navigables du Canada ou encore faire relâche où bon leur plaît dans l'un des nombreux ports de plaisance. Les loisirs sont importants pour les habitants du Canada atlantique, dont beaucoup profitent des différentes formes de la plaisance et saisissent les occasions que leur offre la riche géographie régionale pour aller sur l'eau.

On trouve des motomarines sur nos plans d'eau intérieurs et certains braves motomarinistes circulent même le long du littoral. La saison de navigation de plaisance est courte et la motomarine n'est pas l'embarcation idéale pour notre climat, car on compte sur les doigts de la main le nombre de semaines pendant lesquelles on peut chevaucher une motomarine sans combinaison isothermique ou autre vêtement de protection.

Comme dans d'autres régions du Canada, on note une période de deux à quatre semaines, en juillet et août, pendant laquelle la plaisance et les loisirs d'extérieur atteignent un pic, sur l'eau et en

some situations, it certainly does make sense to have regulations to ensure the safety of waterways. We have no dispute about that whatsoever.

Right now, our Maritime Office of Boating Safety is holding public consultations on applying boating regulations restrictions, including a blanket shoreline speed limit on inland waters in the Maritime Provinces. This blanket shoreline restriction exists in all provinces west of Quebec, and it mandates a speed limit of 10 kilometres per hour in waters within 30 metres of the shoreline. There are various exemptions to the BRR, and certainly when we are in tidal waters, we do not necessarily have this restriction. It would not be a restriction on the coast.

There is a Web page that shows where all these boating restrictions are applicable.

As I understand it, the process involves a group approaching the Office of Boating Safety, which helps them go through the public consultation process and then puts through the application to restrict boating in certain areas. We have two applications on two lakes in the Halifax-Dartmouth region at the moment. A full public consultation is underway at present to restrict some of the boating on those lakes.

Our Office of Boating Safety is well connected to the boating public in the Maritime region. The staff of the Office of Boating Safety works with our association, with the Nova Scotia Boatbuilders Association, with businesses in the recreational marine trades, with other boating organizations, such as the Canadian Power Squadron and the Canadian yachting associations through their regional divisions, and with safety organizations such as the Lifesaving Society and the Red Cross. They work with fish and wildlife organizations, with municipal, provincial and federal governments, and with local and federal law-enforcement agencies. Their presence at all boat and recreational shows in the region ensures that boating regulations are well understood in the Maritimes.

Boating restriction regulations cover all vessels up to 15 gross tons. Of primary concern are safety and the environment. The application for a BRR must come from a recognized group supported by the municipal government.

Full public consultation with Canadians must be carried out. It must be proved that a problem or risk does exist. Alternative solutions are analyzed. The benefits of the restriction regulation must outweigh the costs and no unnecessary regulatory burden must be imposed. The new regulation must solve the problem and must be enforceable.

If there is a health, safety and environmental reason that a local authority or association wants to have powerboats restricted, then the situation can be addressed through the boating restriction regulations, which are designed for that purpose. We see no need for Bill S-10. It unfairly singles out one type of power vessel, the personal watercraft. The precedent it

bordure de l'eau. Dans certains cas, il serait judicieux d'avoir davantage de règlements pour assurer la sécurité des voies navigables. Nous en convenons tout à fait.

Actuellement, le Bureau de la sécurité nautique de la région des Maritimes tient des consultations publiques en vue d'imposer des restrictions à la plaisance, notamment une limitation générale de la vitesse près de la rive, sur les eaux intérieures des provinces maritimes. Cette limitation existe déjà dans toutes les provinces situées à l'ouest du Québec. Cette restriction limite à 10 kilomètres à l'heure la vitesse sur l'eau à moins de 30 mètres de la rive. Il existe différentes exemptions à cette restriction. De toute évidence, dans les voies d'eau à marée, cette restriction ne s'applique pas nécessairement. Elle ne s'appliquerait pas le long de la côte.

Il existe un site Web qui porte sur l'ensemble des restrictions qui s'appliquent.

D'après ce que je sais, la demande d'une restriction doit être adressée au Bureau de la sécurité nautique par un groupe, qui apporte son concours lors des consultations publiques. Deux demandes ont été présentées concernant deux lacs dans la région de Halifax-Dartmouth. Une consultation publique est en cours au sujet des restrictions proposées.

Le Bureau de la sécurité nautique est très près des plaisanciers dans la région des Maritimes. Le personnel du Bureau collabore avec notre association, la Nova Scotia Boatbuilders Association, les entreprises liées à la plaisance, d'autres organisations comme les Escadrilles canadiennes de plaisance et l'Association canadienne de yachting et leurs divisions régionales et des organisations de sécurité comme la Société de sauvetage et la Croix-Rouge. Il travaille aussi avec des organisations de chasse et pêche et les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral ainsi qu'avec les organismes fédéraux et locaux de contrôle de l'application de la loi. Leur présence à toutes les expositions nautiques et de plaisance dans la région fait en sorte que les règlements de la plaisance sont bien compris dans les Maritimes.

Le Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux porte sur tous les bateaux d'un déplacement maximal de 15 tonnes de jauge et met l'accent sur la sécurité et l'environnement. Une demande en vertu du règlement doit provenir d'un groupe reconnu ayant l'appui d'une municipalité.

Il faut consulter les Canadiens et démontrer qu'il existe un problème ou un risque et des solutions de remplacement doivent être examinées. Il faut que les avantages de la limitation dépassent les coûts et que la charge réglementaire ne soit pas alourdie. En outre, la nouvelle disposition doit résoudre le problème et il doit être possible de la faire observer.

S'il existe un motif lié à la santé, à la sécurité ou à l'environnement pour qu'une administration ou une association locale souhaite restreindre l'utilisation de bateaux à moteur, il est possible de régler la situation au moyen du Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux, élaboré à cette fin. Pour nous, le projet de loi S-10 n'a pas sa raison d'être. Ce projet de loi cible injustement une catégorie de bateaux à moteur, la motomarine. Le précédent qu'il créerait serait très préjudiciable

sets is bad for the recreational marine industry. If Bill S-10 bans one type of vessel, then the precedent is set for more bills to be proposed that ban other particular vessels.

Allowing Bill S-10 to proceed will take away federal jurisdiction over lakes, rivers and inland waterways of Canada and, in effect, take them away from Canadians and provide them for the exclusive use of the residents of that lake, river or inland waterway.

Mr. Ray Mariash, Secretary-Treasurer, Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.: Honourable senators, it is a pleasure to be here. It is nice to be in our capital city. We are based out of Winnipeg and represent marine dealers, retailers and suppliers in the Manitoban and Northwestern Ontario region.

The Mid-Canada Marine Dealers Association is a non-profit organization. One of our primary purposes is to run the Winnipeg boat show. We like to say the Winnipeg boat show is the largest boat show between Toronto and Vancouver.

Being a non-profit organization, when we generate profits from our boat show, we try to put those back into the boating industry. We have given you a written submission. However, some of the items we put our money into are water-safety training programs involving all types of boating, such as sailing, canoeing and personal watercraft. We supply equipment to our local community college to train mechanics in the marine industry. We sponsor fishing seminars for children. Manitoba is the only province in Canada where the number of angling licences is going up.

We promote fishing in our province. We do on-the-water programs for all types of watercraft, including personal watercraft.

That is the gist of what our organization does.

The previous presenters have explained the positions of their associations. Our position supports what they have said. I do not think it would do any good for me to repeat what is in our written submission. We support what other trade associations have already submitted tonight. We also support the CMMA, which will be making a presentation later on.

We are very much against Bill S-10. As an association, we feel that education of the boating public is a more desirable way to promote safety and etiquette on our waterways.

On a personal note, I know that personal watercraft can be annoying if they happen to spend time in front of your cottage. I happen to have a cottage down the road from Senator Spivak. Again, we have had people with small fishing boats do certain things.

pour l'industrie du nautisme. Si une catégorie de bateaux est interdite par le projet de loi S-10, la voie est ouverte pour que d'autres projets de loi interdisent d'autres types de bateaux.

L'adoption du projet de loi S-10 éliminerait la compétence qu'exerce le gouvernement fédéral sur les lacs, les rivières et les voies navigables intérieures du Canada. En fait, elle retirerait à l'ensemble des Canadiens le droit de les utiliser pour le conférer uniquement aux résidents de ces lacs, rivières et voies navigables intérieures.

M. Ray Mariash, secrétaire-trésorier, Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.: Honorables sénateurs, je suis ravi d'être avec vous et d'être dans notre capitale nationale. Notre siège social se trouve à Winnipeg et nous représentons des vendeurs, des détaillants et des fournisseurs de bateaux de plaisance du Manitoba et du nord-ouest de l'Ontario.

La Mid-Canada Marine Dealers Association est un organisme sans but lucratif. Notre principale tâche est d'organiser le salon nautique de Winnipeg. Nous aimons bien le qualifier du plus important salon nautique entre Toronto et Vancouver.

Comme nous sommes un organisme sans but lucratif, nous tentons de réinjecter dans l'industrie nautique les profits que nous tirons de ce salon. Nous vous avons remis un mémoire qui indique que nous consacrons des fonds à des programmes de formation en matière de sécurité nautique qui touchent tous les types d'embarcations, comme les bateaux à voile, les canots et les motomarines. Nous fournissons de l'équipement au collège communautaire local pour qu'il forme des mécaniciens dans le domaine de l'industrie nautique. Nous parrainons également des cours de pêche pour les enfants. Le Manitoba est la seule province canadienne où le nombre de permis de pêche à la ligne augmente.

Nous faisons la promotion de la pêche dans notre province. Nous offrons des programmes pour tous les types d'embarcations, notamment les motomarines.

C'est là l'essentiel de notre travail.

Les témoins précédents ont expliqué la position de leur association. La nôtre est similaire à la leur. Je ne crois pas qu'il serait utile de répéter ce qui se trouve dans notre mémoire. Nous partageons l'opinion des deux autres associations qui se sont déjà prononcées. Nous sommes également d'accord avec l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, qui prendra la parole plus tard.

Nous sommes tout à fait contre le projet de loi S-10. En tant qu'association, nous estimons que la sensibilisation constitue une façon plus souhaitable de promouvoir la sécurité et le code de conduite sur l'eau.

Je sais que les motomarines peuvent déranger si elles circulent en face de votre chalet. Je possède un chalet qui se trouve sur la même route que celui du sénateur Spivak. Là circulent de petits bateaux de pêche qui eux aussi dérangent parfois.

The boating restrictions have been changed to include an age restriction on personal watercraft. We run training programs that teach boating etiquette and personal watercraft etiquette to people using these craft. That is the route to take.

As Mr. Dyck has pointed out, personal watercraft have changed over the years. They were primarily designed by the snowmobile industry. They have gone to great lengths to reduce the noise and pollution these craft create. They have come a long way.

We support the CMMA and our fellow associate members in wanting to see Bill S-10 quashed. In Manitoba, hockey and curling are our winter activities. However, boating is our summer activity. We do not feel it should be restricted to people who have the exclusive use of a cottage on a lakefront. The waterways are there for everyone. Whether you are a canoeist, a yachter or a sailor, you should have access to the waterways and be able to use your personal choice of watercraft.

Boating is a healthy lifestyle for our children and should be promoted more. We have the most freshwater in the world. We should be looking to promote this among our youth, not creating more restrictions. To balance that, yes, there must be personal boating etiquette.

Senator Milne: Mr. Dyck, you spoke about personal watercraft being far safer than rowboats, canoes or kayaks. If you have some statistics to back that up, the committee would appreciate having them rather than just a verbal statement.

Mr. Dyck: I am sure those statistics are available. I get kidded about this quite a lot because my office is in a bit of a mess. I have so many files in it. On the issue of personal watercraft, I have so many files that I cannot say which one I would be referring to when I made that statement. On the West Coast, where hypothermia is a serious problem, in addition to drownings, a combination of the smaller craft tend to be more of a problem than personal watercraft per se. Personal watercraft involved in collisions are obviously problematic. However, that is rare. I was referring in particular to the number of deaths that result from drownings and hypothermia when people fall out of their boats.

Senator Milne: Do you have the statistics to show us or is this just a personal observation or a colloquial use of the word "statistics"? Usually, when I hear that word, I want to see some figures in front of me. If you could provide these statistics, it would be appreciated.

Mr. Dyck: I will look through my files to see if I can do that.

Senator Spivak: Mr. Mariash, you are down the road from us.

Mr. Mariash: We are on Falcon Lake.

Le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux a été modifié de façon à inclure un âge minimum pour la conduite des motomarines. Nous offrons des programmes de formation qui visent à enseigner le code de conduite de la navigation et de la conduite des motomarines. C'est la voie à emprunter.

Comme M. Dyck l'a signalé, les motomarines ont évolué au fil des ans. Elles ont été conçues par l'industrie de la motoneige, qui a fait beaucoup d'efforts pour réduire le bruit et la pollution qu'engendrent ces embarcations. De grands progrès ont été réalisés.

Nous sommes d'accord avec l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques et les autres associations, qui souhaitent que le projet de loi S-10 soit rejeté. Au Manitoba, le hockey et le curling sont nos activités hivernales, tandis que la navigation de plaisance est notre activité estivale. Nous estimons qu'elle ne devrait pas être réservée aux personnes qui habitent un chalet situé aux abords d'un lac. Les voies navigables sont destinées à tous. Que vous possédiez un canot, un yacht ou un bateau à voile, vous devriez avoir accès aux voies navigables et pouvoir utiliser l'embarcation de votre choix.

Le nautisme constitue, pour nos enfants, une activité saine qu'il faudrait promouvoir davantage. Nous possédons la plus grande superficie d'eau douce au monde. Il faudrait encourager les jeunes à pratiquer le nautisme, non pas créer plus de restrictions. En contrepartie, chacun doit s'efforcer de respecter les règles de civilité.

Le sénateur Milne: Monsieur Dyck, vous dites que les motomarines sont moins dangereuses que les chaloupes à rame, les canots ou les kayaks. Si vous avez des statistiques à ce sujet, le comité aimerait bien les avoir.

Le sénateur Dyck: Je suis certain qu'elles existent. On me taquine beaucoup à ce sujet, parce que mon bureau est un véritable fouillis. J'ai une quantité phénoménale de dossiers. J'en ai tellement qui portent sur les motomarines que je ne saurais vous dire à quel dossier je faisais allusion quand j'ai dit cela. Sur la côte Ouest, où l'hypothermie, en plus des noyades, constitue un véritable problème, les embarcations plus petites ont tendance à être plus dangereuses que les motomarines. Il y a évidemment des motomarines qui sont impliquées dans des collisions, mais ce type d'accident est plutôt rare. Je faisais allusion notamment au nombre de décès qui résultent des noyades et de l'hypothermie.

Le sénateur Milne: Avez-vous des statistiques qui corroborent ce que vous dites ou s'agit-il d'une observation purement personnelle? Peut-être utilisez-vous le mot «statistique» au sens familier? Habituellement, quand j'entends ce mot, je m'attends à voir des chiffres. J'aimerais bien qu'on nous les fournisse, s'ils existent.

M. Dyck: Je vais voir ce que j'ai dans mes dossiers.

Le sénateur Spivak: Monsieur Mariash, votre chalet se trouve à deux pas du nôtre.

M. Mariash: Sur le lac Falcon.

Senator Spivak: You know that on West Hawk Lake a young man was decapitated a few years ago when he was wake jumping with a PWC. That alerted me to the problem. Serious things happen; this is not because PWCs are a nuisance.

Ms. Nelder, I will begin with your statement about the way in which full public consultation with Canadians must be carried out. You list the problems and the alternative solutions, and you are quite right.

In 1994, Quebec, British Columbia and the Canadian Coast Guard, having received many complaints about personal watercraft, and with the approval of everyone involved, went to the cabinet to ask for a schedule in respect of developing some restrictions on PWCs. At the time, they were not contemplating a ban. It was approved and gazetted. Then the industry came along and said that this was not the way to deal with the issue, but that education was the way to proceed. Thus, it was quashed and no schedule was put in place.

All of your statements talk about the waters being for everyone to enjoy. That is true, of course, yet there are thousands of lakes where boaters are told that they cannot water ski or do other such activities. This is no different. There are different restrictions on different boats for different waterways. There are schedules in the boating restriction regulations. We are asking for a schedule to be put in place for personal watercraft. That is no different. There are two reasons. First, when you talk about power-driven vessels, all boats on the lake would have to be banned, and you do not want that at all. You may want to restrict only one particular kind of boat, such as the PWC with a two-stroke engine. The local people may want to deal with that. If the minister would include a schedule for PWCs, this bill would be irrelevant. So far, that has not happened.

My other point is about the words "unconstitutional" and "navigation." If you look at the bill, the minister will not approve any restriction that impedes the navigation of waters. It is absolutely for that reason, because municipalities have been acting on their own. This is definitely federal jurisdiction, and we even went so far as to get a letter from constitutional experts to say that there is no constitutional problem because it conforms to the existing legislation.

I hope that clarifies my interest in this bill and why we are looking at a specific schedule under the boating regulations. That would be perfect.

In Falcon Lake, a group of people got together to try to do something about restricting personal watercraft because it is a small lake. They were told by the RCMP not to bother. At any stage of this 20-step process, which could take as long as four years, some non-elected bureaucrat could say, that is it. That has happened.

Le sénateur Spivak: Vous savez qu'un jeune homme a été décapité, il y a quelques années, sur le lac West Hawk alors qu'il s'amusait à faire des sauts de vagues avec sa motomarine. Cet accident m'a fait prendre conscience du danger qu'elles présentent. Des accidents graves se produisent, et ce n'est pas parce que les motomarines sont une nuisance.

Madame Nelder, vous avez dit qu'il faut tenir des consultations publiques en bonne et due forme. Vous exposez les problèmes qui existent et proposez des solutions de rechange, et vous avez raison de le faire.

En 1994, le Québec, la Colombie-Britannique et la Garde côtière canadienne, après avoir reçu de nombreuses plaintes au sujet des motomarines, et avec l'accord de tous les intéressés, ont demandé au cabinet d'établir une annexe où seraient énoncées les restrictions applicables à l'utilisation des motomarines. Aucune interdiction n'était envisagée à l'époque. L'annexe a été approuvée et publiée dans la Gazette. L'industrie a ensuite dénoncé cette approche et insisté sur le fait qu'il fallait sensibiliser les plaisanciers à la question. L'annexe a par la suite été retirée.

Vous affirmez que les plans d'eau doivent être accessibles à tous. Vous avez raison. Toutefois, il y a des milliers de lacs où le ski nautique, par exemple, est interdit. L'objectif est le même dans ce cas-ci. Il existe des restrictions différentes qui s'appliquent aux embarcations de toute taille sur divers plans d'eau. Le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux comporte des annexes. Nous demandons qu'une annexe visant les motomarines soit ajoutée au règlement. C'est tout. Vous parlez des bateaux à moteur. Le but ici n'est pas d'interdire tous les bateaux. On peut peut-être restreindre l'utilisation d'un seul type d'embarcation, comme les motomarines équipées d'un moteur à deux temps. Les autorités locales pourraient peut-être s'en occuper. Si le ministre ajoutait au règlement une annexe relative aux motomarines, ce projet de loi serait superflu. Or, il ne l'a pas fait.

Ensuite, vous utilisez les mots «inconstitutionnel» et «navigation». Si vous jetez un coup d'oeil au projet de loi, vous allez constater que le ministre n'approuvera pas les restrictions qui ont pour effet de rendre difficile la navigation sur les voies navigables. Les municipalités, jusqu'ici, ont agi de leur propre chef. Or, cette question relève incontestablement de la compétence fédérale. Nous avons même obtenu une lettre d'experts en droit constitutionnel qui affirment que le projet de loi ne pose aucun problème sur le plan constitutionnel parce qu'il est conforme à la loi actuelle.

J'espère que ces explications vous aident à comprendre pourquoi je tiens à ce projet de loi, et pourquoi nous souhaitons faire ajouter une annexe au règlement applicable à la conduite des bateaux. Ce serait parfait.

Dans le cas du lac Falcon, certaines personnes se sont regroupées dans le but de voir si elles pouvaient restreindre l'utilisation des motomarines sur le lac, parce qu'il n'est pas tellement grand. La GRC leur a dit que c'était peine perdue. Un fonctionnaire non élu pourrait très bien décider, à un moment donné, de mettre un terme à ce processus à 20 étapes, qui pourrait s'échelonner sur quatre ans. C'est déjà arrivé.

I would like to ask a question of Mr. Dyck. I want to know whether canoeists and kayakers support your position. They have been coming before us in support of the bill. Have you contacted all the canoeists and kayakers?

Mr. Dyck: Obviously we have not contacted them all, and there are different canoe and kayak associations. The members of the British Columbia Council of Yacht Clubs — we do not all have yachts — have a full range of boat sizes but there are many avid paddlers. Certainly, when we surveyed our members, they felt that this was the way to go. The main concern was the precedent that it may set. We frequently have some disagreements with the Coast Guard about proposed boating restriction regulations. We have invariably been able to sort those out because the process is very fair, we think.

Senator Spivak: I agree with you on the boating regulations. In 1994, this was opposed. Would you be in agreement with the minister adding a schedule for PWCs, which do not meet the standards of other small vessels? In the Memorandum of Understanding, MOU, with the marine manufacturers, they agreed to certain things and PWCs are in a specific category. What is your opinion on that?

Mr. Dyck: The answer is yes. At the end of the day, after the consultation and the determination that there was a problem — and we went through the appropriate procedure set by the regulatory policy — then we would be prepared to see it there. That is the gist of it. We feel that we have a good system in place. I cannot confirm whether the industry intervened to sidetrack the original attempt to put in a boating restriction; it may have, but I do not know. Our position is that the boating restriction regulation process is the proper way to proceed.

Senator Spivak: You are talking about this concept as if it were new. As you know, the boating restriction regulations have thousands of schedules for different activities. I think you have answered my question by saying that if there were a schedule in place that referred to PWCs as a distinct class, you would not object, provided all the consultation had been done.

Mr. Dyck: I hate to see PWCs singled out. Perhaps there could be a speed restriction or a total prohibition of a specific size of motor.

Senator Spivak: The regulation need not ban the PWC, but rather it could restrict it in certain ways.

Mr. Dyck: A PWC is just another vessel. It may seem a little strange, Senator Spivak, my being an advocate, at my age, for personal watercraft.

Senator Spivak: No, it is simply business.

Mr. Dyck: It was not until about 10 or 12 years ago that someone talked me into riding one. Perhaps it changed my thinking about the use of these vessels as a pleasurable activity on the water.

Je voudrais poser une question à M. Dyck. Je voudrais savoir si les canoéistes et les kayakistes vous appuient. Ils nous ont dit qu'ils étaient en faveur du projet de loi. Avez-vous communiqué avec tous les canoéistes et kayakistes?

M. Dyck: Nous n'avons évidemment pas communiqué avec tous ces gens, car ils sont regroupés dans différentes associations. Les membres du British Columbia Council of Yacht Clubs — nous n'avons pas tous des yachts — possèdent tous des bateaux de taille différente, mais il y en a beaucoup qui sont des pagailleurs fort passionnés. Nous avons bien sûr sondé nos membres, qui se sont dits d'accord avec nous. Leur principal souci était le précédent que cela risquait de créer. Nous avons souvent des différends avec la Garde côtière à propos de projets de règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Nous finissons par nous entendre, parce que le processus est très juste, à notre avis.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est des règlements applicables à la conduite des bateaux, vous avez raison. La proposition avait été rejetée en 1994. Accepteriez-vous que le ministre ajoute une annexe sur les motomarines qui ne respectent pas les normes qui régissent les autres petites embarcations? Les fabricants, dans le protocole d'entente qu'ils ont signé, ont accepté certaines restrictions. Les motomarines font partie d'une catégorie distincte. Quel est votre avis là-dessus?

M. Dyck: La réponse est oui. Si, après avoir consulté le public — et après avoir suivi la procédure établie par la politique de réglementation —, nous arrivons à la conclusion qu'il existe un problème, nous accepterions l'ajout d'une telle annexe. À notre avis, le système en place est satisfaisant. Je ne saurais vous dire si l'industrie est intervenue pour faire échec à la première proposition qui visait à introduire des restrictions. Elle l'a peut-être fait, je ne le sais pas. Nous estimons que la solution passe par le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

Le sénateur Spivak: Vous donnez l'impression qu'il s'agit d'un concept tout à fait nouveau. Comme vous le savez, le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux comporte des milliers d'annexes qui régissent différentes activités. Vous avez répondu à ma question en disant que vous accepteriez qu'on ajoute au règlement une annexe qui vise exclusivement les motomarines, à la condition que tous les intéressés aient été consultés.

M. Dyck: Je ne voudrais pas que les motomarines soient traitées différemment. On pourrait peut-être imposer des limites de vitesse ou interdire l'utilisation d'un moteur particulier.

Le sénateur Spivak: Il n'est pas nécessaire que le règlement interdise les motomarines. Il peut tout simplement imposer des restrictions à leur utilisation.

M. Dyck: La motomarine n'est qu'une embarcation parmi d'autres. Cela doit vous paraître étrange, sénateur Spivak, que je défende l'utilisation des motomarines, à mon âge.

Le sénateur Spivak: Non, je pense que c'est tout à fait normal.

M. Dyck: Quelqu'un m'a encouragé à en essayer une, il y a 10 ou 12 ans. C'est peut-être à ce moment-là que j'ai commencé à voir tout le plaisir qu'on peut avoir à conduire une motomarine.

Senator Spivak: The point is that they are really “thrill” craft. They are meant to go fast and around in circles.

Canada is great for boats. Who wants to get rid of boats? People who live in a certain area and do the proper consultations should have some say as to how boats are used on the waters. That is true of all boats. That is why the boating regulations are there.

Ms. Nelder: May I say one thing? I have a 17-foot powerboat with a 65-horsepower engine on the back. I go around in circles with my boat, with my kids on the back, because we are out there for thrills. We go out in waves; we make just as much noise as a PWC. I am sure I can behave quite dangerously in that boat, so what is the difference between that and a PWC? It is more the driver than the boat itself. Any boat is a lethal weapon in the wrong hands.

Senator Spivak: You understand my point. There are restrictions on boats everywhere.

Ms. Nelder: I am required to operate it safely.

Senator Spivak: No, there are other restrictions in some areas. You probably have a huge waterway. On very small lakes — for example, a lake next to my lake, Hunt Lake — no motorboats are allowed. That is definitely a boating restriction.

Ms. Nelder: I do not understand the difference between my misbehaviour on that 17-foot boat with a 65-horsepower outboard on the back and a PWC. I have friends who have been cut in half by 17-foot boats with 65-horsepower engines on the back. I do not really see the difference between being decapitated by a PWC or a 17-foot boat.

Senator Spivak: You are quite right. Should there not be a way, through the boating regulations, to restrict the use of those boats in areas where they are unsafe? There are all kinds of areas where those boats would be absolutely welcomed. In fact, one municipality, I believe it is in Saanich, has banned PWCs illegally. You must be aware of it. Next door to it, there is another, much bigger lake, and people are quite happy with PWCs.

I think there is an element of local choice here. People have a right to enjoy their cottages and their boats, but they should not be allowed to run hog wild. There are all kinds of boating restrictions and schedules. What I am suggesting here is there ought to be one for PWCs. Believe me, it is not I who am making the decision. It will be the local community. It is the local communities who have asked, for example, for a ban on boats on Hunt Lake.

Le sénateur Spivak: Le fait est que la motomarine est un sport «extrême». Elle est rapide et permet aussi de tourner en rond.

Le Canada est le paradis du nautisme. Qui veut se débarrasser des bateaux? Les gens qui vivent dans une certaine région et qui tiennent des consultations en bonne et due forme devraient avoir leur mot à dire au sujet de la façon dont les bateaux sont utilisés sur les plans d'eau. Cette observation vaut pour tous les bateaux. Voilà pourquoi nous avons un règlement qui régit la conduite de ceux-ci.

Mme Nelder: Puis-je faire un commentaire? J'ai un bateau de 17 pieds qui est muni, à l'arrière, d'un moteur de 65 chevaux-vapeur. Je peux tourner en rond avec mon bateau, et les enfants adorent cela. Nous sautons les vagues. Nous faisons autant de bruit qu'une motomarine. Je peux moi aussi avoir un comportement très dangereux. Alors, quelle est la différence entre ce bateau et une motomarine? C'est le conducteur et non le bateau lui-même qui pose problème. N'importe quel bateau peut devenir un engin de mort s'il tombe dans de mauvaises mains.

Le sénateur Spivak: Il y a donc du vrai dans ce que je dis. Des restrictions, on en trouve partout.

Mme Nelder: Je suis tenue de conduire le bateau en toute sécurité.

Le sénateur Spivak: Non, il y a d'autres types de restrictions dans certaines régions. Vous naviguez sans doute sur un lac très grand. Les bateaux à moteur sont interdits sur les lacs très petits — par exemple, sur le lac Hunt, qui est à côté. Il s'agit bel et bien d'une restriction.

Mme Nelder: Que l'on conduise dangereusement un bateau de 17 pieds équipé d'un moteur de 65 chevaux-vapeur ou une motomarine, c'est du pareil au même. J'ai des amis qui ont été fauchés par des bateaux de 17 pieds équipés d'un moteur de 65 chevaux-vapeur. Je ne vois pas quelle est la différence entre le fait d'être décapité par une motomarine ou par un bateau de 17 pieds.

Le sénateur Spivak: Vous avez tout à fait raison. Ne serait-il pas possible, par le biais du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, de restreindre l'utilisation de ces bateaux sur les plans d'eau où ils constituent un danger? Il y a divers plans d'eau où ces bateaux ne posent aucun problème. Il y a en fait une municipalité de Saanich, si je ne m'abuse, qui a interdit, de façon illégale, les motomarines. Vous devez être au courant de l'affaire. Il y a un lac beaucoup plus grand, situé tout près de la municipalité, où les motomarines ne posent aucun problème.

Je pense que c'est une question de choix. Les gens ont le droit de jouir de leurs chalets, de leurs bateaux, mais sans dépasser les bornes. Il existe toutes sortes d'annexes et de restrictions à la conduite des bateaux. Ce que je propose, ici, c'est qu'on ajoute une annexe qui viserait les motomarines. Je tiens à vous dire que cette décision ne vient pas de moi, mais des collectivités locales. Ce sont les collectivités locales qui ont demandé, par exemple, qu'on interdise les bateaux sur le lac Hunt.

Mr. Mariash: I do not understand this issue of scheduling and what that gives you. In putting in scheduling for personal watercraft, does that mean a bunch of cottagers can get together and say, "We do not want personal watercraft on our lake"? Is that where we are going?

Senator Spivak: We are saying that at the moment, they cannot do that, not without banning all boats from their lake. That does not make any sense. In many lakes, people need their boats to go back and forth.

Ms. Nelder: Do people not use their personal watercraft to go back and forth?

Senator Spivak: I do not want to get into an argument with you.

The Acting Chairman: Let us get into questions and answers rather than debate because we will not be able to solve anything here. If you can ask a question, they can respond to it.

Mr. Mariash: Is every boat scheduled? Are canoes and pleasure craft scheduled? I do not understand the scheduling of personal watercraft. I do not understand the process.

Senator Spivak: There are thousands of schedules. I cannot tell you what they all contain.

Senator Kenny: It is customary for senators to ask questions of witnesses, not the other way around.

The Acting Chairman: If you could limit yourself to questions and our guests can limit themselves to responses thereto.

Senator Spivak: You are quite right. I have another question. We have asked for the statistical information on safety, and I also wanted to ask you about enforcement. I know that there are all kinds — this is not necessarily just PWCs. There is a limited presence on waters to enforce regulations. I am wondering what kind of investment you think would be required on the part of provinces and the federal government to see that things are adequately enforced?

Mr. Dyck: I do not think I can give you costs, but you may find this of interest. You may be aware that I chair the Recreational Boating Advisory Council on the West Coast. I have written personally to four Attorneys General of British Columbia requesting the adoption of the Contraventions Act, which would allow proper enforcement on the water. The last Attorney General finally responded and said, "We are not going to do that."

Recreational boaters, for the most part, support proper enforcement on the water. As I say, the Recreational Boating Advisory Council on the West Coast has written four Attorneys General requesting that that be set up, and we just do not seem to be able to get that.

Mme Mariash: Je ne comprends pas ce qu'on entend par une annexe. Si l'on ajoute une annexe sur les motomarines, est-ce que cela veut dire que des propriétaires de chalets peuvent se réunir et décider qu'ils ne veulent plus de motomarines sur leur lac? Est-ce là le but de cet exercice?

Le sénateur Spivak: Ce que nous disons, c'est qu'ils n'ont pas le droit de le faire pour l'instant, sauf s'ils veulent interdire tous les bateaux sur leur lac. Ce n'est pas logique. Il y a de nombreux lacs où les gens ont besoin d'un bateau pour se déplacer.

Mme Nelder: Est-ce que les gens n'utilisent pas leur motomarine pour se déplacer?

Le sénateur Spivak: Je ne veux pas me lancer dans cette discussion avec vous.

La présidente suppléant: Tenons-nous en aux questions et aux réponses parce que, autrement, nous ne réglerons rien. Si vous pouvez poser une question, ils ont le droit d'y répondre.

M. Mariash: Est-ce que chaque bateau fait l'objet d'une annexe? Est-ce que les canots et les embarcations de plaisance font l'objet d'une annexe? Je ne comprends pas à quoi servirait l'annexe sur les motomarines. Je ne comprends pas le processus.

Le sénateur Spivak: Il y a des milliers d'annexes. Je ne les connais pas toutes.

Le sénateur Kenny: Habituellement, ce sont les sénateurs qui posent des questions aux témoins.

La présidente suppléante: Si vous vous contentez de poser des questions, les témoins se contenteront d'y répondre.

Le sénateur Spivak: Vous avez tout à fait raison. J'aimerais poser une autre question. Nous avons demandé à obtenir des statistiques sur la sécurité. Je veux également vous parler de l'application du règlement. Je sais qu'il y a toutes sortes d'embarcations — il n'est pas nécessairement question ici des motomarines. Il n'y a qu'un nombre limité d'agents présents sur les voies navigables pour assurer l'application du règlement. Je me demande quel genre d'investissement, à votre avis, serait requis de la part des provinces et du gouvernement fédéral pour assurer la mise en application efficace du règlement?

M. Dyck: Je ne peux vous donner de chiffres, mais je pense que vous allez trouver ce commentaire intéressant. Vous savez sans doute que je suis le président du Conseil consultatif de la navigation de plaisance sur la côte Ouest. J'ai écrit aux quatre procureurs généraux de la Colombie-Britannique afin de leur demander d'adopter la Loi sur les contraventions, étant donné qu'elle permettrait d'assurer la mise en application efficace du règlement sur les voies navigables. J'ai fini par recevoir une réponse du dernier procureur général, qui m'a dit qu'il n'avait aucunement l'intention d'adopter la loi.

Les plaisanciers, pour la plupart, souhaitent que le règlement soit appliqué comme il se doit sur les voies navigables. Comme je l'ai mentionné, le Conseil consultatif de la navigation de plaisance sur la côte Ouest a écrit à quatre procureurs généraux en vue de leur demander d'adopter la loi. Nous ne semblons pas en mesure de les convaincre.

On the West Coast, enforcement is basically the job of the RCMP. The Vancouver police have a couple of boats, and Fisheries and Oceans Canada officers have been advised that they may enforce recreational boating regulations. That is about the extent of enforcement on the West Coast, although we support more.

Senator Baker: Perhaps the witnesses could elaborate on the exchange you were having with the senator regarding what I presume is your main point, that what is being suggested is a new category. Could you elaborate on your exchange with the senator a moment ago?

Mr. Mariash: The senator was saying there is no schedule in the boating regulations for personal watercraft, and I asked if every other boat is scheduled. The point we are getting at is if a group of people on a given lake decide the canoeists are bothering them, can we decide to ban them from that lake? Can we decide to eliminate personal watercraft? Can we eliminate ski boats or any other boats? "Your boat looks just a little too big; maybe we should ban 40-foot boats on this lake."

On most of the lakes in my province where there are bans on the use of boats, it is a conservation issue to do with fishing, specifically with a stocked trout lake or a certain type of fish that you want to protect.

There are regulations regarding speed limits in marinas — no-wake zones. Those apply to all types of boats and watercraft. Certain small craft can make a bigger wake than larger boats. Therefore, no-wake zones apply to every watercraft. We do not see the point in singling out a specific type of boat. I do not understand the scheduling process, so I am not up to speed on what that means for regulations.

We did cover an issue about safety. Operators have to have boat safety certificates now, and a number of people in our organization took the boat safety course and the instructor's course. They are asking for statistics; currently, you have to have a boat safety operator card for boats that are four metres and under, and gradually it will increase.

I said, "Why a boat four metres and under?" They said that those boats are involved in most drownings. That is the type of boat that has the most accidents — so we are talking about 13- and 14-foot boats. I imagine that statistic is out there somewhere, as well as drowning statistics.

Senator Baker: Do you believe that statistic — that the majority of cases of drowning would be in vessels that are under 12 or 13 feet long?

C'est la GRC qui est chargée d'appliquer le règlement sur la côte Ouest. La police de Vancouver possède quelques bateaux, tandis que les agents du ministère des Pêches et des Océans savent qu'ils peuvent être appelés, eux aussi, à assurer l'application du règlement. Voilà, en gros, ce qui se fait sur la côte Ouest. Nous aimerions, bien sûr, qu'on en fasse davantage.

Le sénateur Baker: Les témoins, dans leurs échanges avec le sénateur, ont laissé entendre que cette mesure vise à créer une nouvelle catégorie de restrictions, ce qu'ils dénoncent. J'aimerais qu'ils précisent leur pensée.

M. Mariash: Le sénateur a dit qu'il n'y a pas d'annexe, dans le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui s'applique aux motomarines. Je lui ai demandé si toutes les embarcations étaient visées par une annexe. La question que nous nous posons est la suivante: si un groupe de personnes décide qu'il ne veut plus de canoëistes sur le lac, est-ce qu'il va pouvoir leur en interdire l'accès? Pouvons-nous interdire l'utilisation de motomarines? Pouvons-nous interdire l'utilisation d'embarcations pour le ski, par exemple? «Votre bateau est un peu trop grand; nous devrions peut-être interdire les bateaux de 40 pieds sur ce lac».

La plupart des lacs dans ma province qui interdisent l'utilisation de bateaux le font pour des raisons de conservation, surtout si l'objectif est de protéger un lac qui est empoisonné de truites, ou encore certaines espèces de poissons.

Il existe des règlements concernant les limites de vitesse dans les marinas — des zones d'interdiction de sillage. Ces règlements s'appliquent à tous les types de bateaux et d'embarcations. Les petits bateaux, dans certains cas, produisent un plus grand sillage que les bateaux plus gros. Par conséquent, les zones d'interdiction de sillage s'appliquent à toutes les embarcations. Nous ne voyons pas pourquoi il faudrait singulariser un type d'embarcation en particulier. Je ne comprends pas le processus des annexes, et je ne sais pas ce que cela veut dire en termes de règlements.

Nous avons parlé de la sécurité. Les propriétaires doivent maintenant être porteurs d'un certificat de sécurité nautique, et plusieurs membres de notre association ont suivi le cours de sécurité nautique, de même que le cours d'instructeur. Ils veulent des statistiques; à l'heure actuelle, les propriétaires d'embarcations de moins de quatre mètres doivent être porteurs d'une carte de conducteur. Les propriétaires de bateaux plus grands vont eux aussi finir par être assujettis à cette exigence.

Pourquoi les bateaux de moins de quatre mètres? Parce que, comme on me l'a expliqué, ces bateaux sont responsables de la plupart des noyades. Ce sont eux qui provoquent le plus grand nombre d'accidents — il est question ici de bateaux qui font 13 et 14 pieds. J'imagine qu'il y a des statistiques à ce sujet, tout comme il y a des statistiques sur les noyades.

Le sénateur Baker: Pensez-vous que les statistiques — que les bateaux qui font moins de 12 ou 13 pieds sont responsables de la majorité des noyades qui surviennent?

Mr. Mariash: From my understanding after taking the boat safety course and the instructor's course, they are the people who put that all together. I assume it is information gleaned from Transport Canada and the Canadian Coast Guard. I believe they came up with the information that was provided. I am sure we can find statistics that show where most of the drownings and most of the accidents occur.

Senator Baker: It is an interesting point. The three witnesses have had an association with the boating industry over the years. Have you ever seen a study or had any proof given to you that that, in fact, is correct?

Ms. Nelder: The Lifesaving Society puts out the drowning statistics and that document is available. I actually have a copy in my office at home. I would be happy to forward it to you.

Senator Baker: No, I am just wondering if it is correct that 12- to 13-foot boats or smaller are involved in the majority of accidents. I have never seen any vessels that are less than 13 feet long. I have seen them on television.

Ms. Nelder: Imagine an aluminum fishing boat with an outboard.

Senator Baker: There is no such thing as an aluminum fishing boat with an outboard that is less than 13 feet long.

Ms. Nelder: Yes, there is, on the lakes. They are made in Canada.

Senator Baker: I always thought they would have been 14 feet. The smallest canoe is what, 15 feet long?

Ms. Nelder: No, they come smaller than that.

Senator Baker: Would you actually get into a canoe that is less than 15 feet long?

Ms. Nelder: No, I am a rower, so my rowboat is seven foot seven. These are the boats that get overloaded in the springtime and people fall in the water and drown. That is partly the reason for singling out those four metres and under.

Senator Baker: When we get to the end of this progression of regulations by the federal government that will cover the entire boating industry, do you have an opinion of where we will be?

Mr. Mariash: People might just get turned off by so many regulations and decide to go and do something else, like take up bowling.

Ms. Nelder: We do notice where I am from that people have a bit of a problem with the idea of having to have a licence to drive a boat when they have been driving a boat their entire lives. Most people living in the Maritime Provinces do go out in boats quite often.

The most important part of the educational aspect is to get to the younger people, to the 16-year-olds. I do not think we will ever convince people in the Maritimes who are over 50 that they have to get a licence to operate a boat.

M. Mariash: D'après ce que j'ai compris, après avoir suivi le cours de sécurité nautique et le cours d'instructeur, ce sont eux qui rassemblent toutes les données. Je présume que l'information provient de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne. Je présume que ce sont eux qui fournissent l'information. Je suis certain qu'il existe des statistiques sur les embarcations qui sont responsables de la plupart des noyades et des accidents.

Le sénateur Baker: Je trouve cela intéressant. Les trois témoins entretiennent depuis des années des liens avec l'industrie de la navigation de plaisance. Avez-vous déjà vu une étude ou des statistiques là-dessus?

Mme Nelder: La Société de sauvetage dresse les statistiques sur les noyades. Ces statistiques sont publiques. J'ai en une copie dans mon bureau. J'accepterais volontiers de vous les faire parvenir.

Le sénateur Baker: Non, je me demande tout simplement s'il est vrai que les bateaux de moins de 12 ou 13 pieds sont impliqués dans la plupart des accidents. Je n'ai jamais vu de bateaux de moins de 13 pieds, sauf à la télévision.

Mme Nelder: Je pense, par exemple, aux bateaux de pêche en aluminium qui sont équipés d'un hors bord.

Le sénateur Baker: Il n'y a pas de bateaux de pêche en aluminium de moins de 13 pieds qui sont équipés d'un hors bord.

Mme Nelder: Oui, il y en a. Ils sont fabriqués au Canada.

Le sénateur Baker: J'ai toujours pensé qu'ils faisaient 14 pieds. Le plus petit canot fait, quoi, 15 pieds?

Mme Nelder: Non, il y en a des plus petits.

Le sénateur Baker: Est-ce que vous utiliseriez un canot qui fait moins de 15 pieds de long?

Mme Nelder: Non, j'ai un bateau à rame de sept pieds. Les gens ont tendance à surcharger les embarcations au printemps. Ils tombent à l'eau et se noient. C'est en partie pour cette raison qu'on singularise les embarcations de moins de quatre mètres.

Le sénateur Baker: Qu'arrivera-t-il quand le gouvernement aura fini d'établir des règlements qui régissent l'ensemble de l'industrie de navigation de plaisance?

M. Mariash: Les gens vont être tellement dégoûtés qu'ils vont se tourner vers une autre activité, comme le bowling.

Mme Nelder: Nous constatons effectivement que les gens ont de la difficulté à accepter le fait qu'ils doivent avoir un permis pour conduire un bateau, chose qu'ils font depuis toujours. La plupart des habitants des Maritimes se déplacent très souvent en bateau.

Il faut avant tout sensibiliser les jeunes, ceux qui ont 16 ans. Nous n'arriverons jamais à convaincre les gens de plus de 50 ans qu'ils doivent avoir un permis pour conduire un bateau.

Senator Spivak: Mr. Mariash, how many PWCs are there in use? We have contradictory figures, because a year ago the estimate was 80,000 to 100,000. We heard more recently it was 50,000. Have you any idea?

Mr. Mariash: The last statistics I saw were for North America wide, and there are industry people who can bear that out. They all belong to a collective group and pool their numbers, so they are valid numbers, but I was under the impression that the personal watercraft industry peaked around 1992 and the numbers have declined since then. It became a mature market. I spent 15 years of my life working for an engine manufacturer and, like I say, when personal watercraft came into the marketplace, they were noisy. They did things that were the complete opposite to what the outboard manufacturers do. When I worked for an engine manufacturer we were always conscious of noise. How can you make them quieter? How can you sit on a lake on the shore at your cottage and watch the boats go by and make the least amount of noise possible? That is what the manufacturers are after. When the personal watercraft came along, they were the complete opposite. They were the snowmobile on water. They were noisy, the horseless buggy of the 1990s.

I feel the industry has changed. The manufacturers recognize these problems. That is why we are here. They were noisy, produced a lot of smoke and did a lot of other things. The whole industry has changed in 10 or 12 years, and they are some of the quietest vehicles out there now. The actual number of personal watercraft, in my opinion, has declined since 1992. The sales are not there. It is a mature industry.

Senator Spivak: Have you any idea of the number of people who have bought these new four-stroke and direct-injection PWCs in the last five years?

Mr. Mariash: How many have been purchased?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Mariash: You would have to ask the industry representatives. They usually pool that information to know their market. They would be able to supply exact numbers.

I know when I worked in the motor industry they pooled all numbers — how many engines were sold by Outboard Marine Corporation, how many were sold by Mercury. Those numbers are easy to obtain. I am not a seller or a buyer of personal watercraft, but my customers are, and I feel the industry has gone 180 degrees in the opposite direction. It has really tightened up the quality of the equipment.

Senator Baker: On the legal point that you raise, I would like, first, Mr. Mariash, your personal opinion in a concise statement of what you think should happen to Bill S-10. Second, provisions in the bill allow for some municipal authorities to regulate water navigation. How dangerous is that as a principle of law?

Le sénateur Spivak: Monsieur Mariash, combien de motomarines existe-t-il? Les chiffres à cet égard sont contradictoires. Il y a un an, on disait qu'il y en avait entre 80 000 et 100 000. On nous a dit, plus récemment, qu'il y en avait 50 000. Savez-vous combien il y en a?

M. Mariash: Les derniers chiffres que j'ai vus visent l'ensemble du continent nord-américain, et les représentants de l'industrie peuvent les corroborer. Ils font tous partie d'associations et ils regroupent leurs données, de sorte que leurs chiffres sont valables. J'ai l'impression que l'industrie de la motomarine a atteint un point culminant en 1985, et qu'elle a ensuite effectué un repli. J'ai passé 15 ans de ma vie à travailler pour un fabricant de moteurs. Or, quand les motomarines ont fait leur apparition sur le marché, elles étaient très bruyantes. Ils faisaient tout le contraire de ce que faisaient les fabricants de hors-bord. Les fabricants de moteurs étaient conscients du fait que la motomarine était très bruyante. Comment la rendre plus silencieuse? Comment faire en sorte que les embarcations qui passent au loin du chalet font le moins de bruit possible? C'est ce que cherchent à déterminer les fabricants. Les motomarines, quand elles ont fait leur apparition sur le marché, étaient loin d'être silencieuses. On les assimilait aux motoneiges. Elles étaient extrêmement bruyantes.

Or, l'industrie a évolué. Les fabricants sont conscients des problèmes. C'est pour cette raison que nous sommes ici. Les motomarines étaient bruyantes et produisaient beaucoup de fumée, entre autres. L'industrie a évolué en 10 ou 12 ans, et les motomarines figurent maintenant parmi les embarcations les plus silencieuses. Toutefois, je pense que le nombre de motomarines a diminué depuis 1992. Les ventes sont faibles. Le marché est maintenant bien établi.

Le sénateur Spivak: Savez-vous combien de personnes ont acheté, au cours des cinq dernières années, les nouvelles motomarines qui sont équipées d'un moteur à quatre temps à injection directe?

M. Mariash: Combien?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Mariash: Il faudrait poser la question aux représentants de l'industrie. Ils ont tendance à regrouper leurs données pour avoir une meilleure idée de l'état du marché. Ils seraient en mesure de vous fournir les chiffres exacts.

Je sais que, quand je travaillais pour le fabricant de moteur, l'industrie avait l'habitude de regrouper les données — combien de moteurs ont été vendus par Outboard Marine Corporation, ou encore par Mercury. On peut obtenir ces chiffres sans difficulté. Je ne suis ni un acheteur ni un vendeur de motomarines, mais mes clients le sont et j'estime que l'industrie a effectué un virage de 180 degrés. Elle a vraiment amélioré la qualité de son produit.

Le sénateur Baker: Concernant le point juridique que vous soulevez, j'aimerais d'abord savoir, brièvement, monsieur Mariash, ce que nous devons faire, à votre avis, avec le projet de loi S-10. Ensuite, les dispositions du projet de loi

Mr. Mariash: My personal opinion is that we should rely on proper education of boaters, whether they are using a canoe or a yacht. We have taken that step by requiring operators to have a boat safety certificate. We have created age restrictions on the use of personal watercraft. I think you have to be 16-plus to operate one now, where previously a 10-year-old could ride one.

I believe that we have sufficient regulations in place right now for the use of all boats on the waterways. I am not totally clear on Senator Spivak's issue of scheduling personal watercraft into the regulations. I do not understand the process. I feel the regulations that we have are adequate. They are there to control no-wake zones and speed limits. There are speed limits on the Red River in the City of Winnipeg. Those regulations were brought in and they seem to be adequate. I believe operator education is the answer, and our association is in the forefront of educating people in our area about proper boating etiquette, whether it is powerboats or personal watercraft or sailing boats.

Senator Baker: Could I get a concluding sentence from each of the other two witnesses after Mr. Mariash answers my question about the legal ramifications of allowing the municipalities to enact such legislation?

Mr. Mariash: It will create a quagmire in the court system.

Ms. Nelder: Our association does not like Bill S-10 because of the precedent it might set for putting different types of vessels into a schedule, as Senator Spivak is suggesting. I would be concerned that, as Mr. Mariash said earlier, a 40-foot boat or a 20-foot boat would be next. I do not agree at all with the idea of scheduling in different types of boats.

As regards municipalities controlling waters, we would not agree with that because it would be far too difficult to police. We have a federal act in place, and the Coast Guard and the Office of Boating Safety are looking after our federal waterways and recreational boating.

Mr. Dyck: We feel that the current boating restriction regulations, which are tied to the regulatory policy, are just fine and you do not have to come up with any new bill to address a problem, as long as these schedules address the problem and not a particular kind of watercraft.

If you have a speed, noise or pollution problem, then you address it. However, you do not go after a particular type of vessel.

Senator Spivak: Madam Chairman, I would like to correct the esteemed senator. This bill would not allow municipalities to regulate. They cannot regulate. It is the minister who puts in a schedule, and there are thousands of them. They refer to all kinds of boats. That is what the regulations are.

permettent aux autorités municipales de réglementer la navigation sur les voies navigables. Est-ce que ce principe de droit pose problème?

M. Mariash: À mon avis, il faudrait sensibiliser les plaisanciers, qu'ils utilisent un canot ou un yacht. Nous exigeons maintenant que les propriétaires aient un certificat de sécurité nautique. Nous avons prévu des limites d'âge pour l'utilisation des motomarines. Je pense qu'il faut maintenant avoir au moins 16 ans pour en conduire une. Dans le passé, un enfant de 10 ans pouvait le faire.

Il y a déjà suffisamment de règlements en place qui régissent les embarcations sur les voies navigables. Je ne comprends pas tellement la démarche du sénateur Spivak, qui veut ajouter au règlement une annexe sur les motomarines. Je ne comprends pas le processus. Je pense que les règlements que nous avons sont adéquats. Ils visent à exercer un contrôle sur les zones d'interdiction de sillage et les limites de vitesse. Il existe des limites de vitesse sur la rivière Rouge, qui traverse la ville de Winnipeg. Ces règlements sont tout à fait adéquats. Je pense qu'il faut plutôt sensibiliser les conducteurs des embarcations. Notre association s'est attachée à sensibiliser les personnes aux règles de civilité, qu'elles soient aux commandes d'un bateau à moteur, d'une motomarine ou d'un voilier.

Le sénateur Baker: J'aimerais que les deux autres témoins nous disent ce qu'ils pensent, après que M. Mariash aura répondu à ma question sur les ramifications légales qu'entraîne le fait d'accorder aux municipalités le pouvoir de prendre des règlements.

M. Mariash: Cela aura pour effet de créer un véritable bourbier du côté des tribunaux.

M. Nelder: Notre association est contre le projet de loi S-10 au motif qu'il risque de créer un précédent si l'on établit une annexe pour les différents types d'embarcation qui existent, comme le propose le sénateur Spivak. Je crains, comme M. Mariash l'a déjà indiqué, qu'on ne s'attaque ensuite aux bateaux de 40 ou de 20 pieds. Je suis contre le fait qu'on établisse une annexe pour différents types d'embarcation.

Pour ce qui est de l'idée de permettre aux municipalités de réglementer la navigation sur les voies navigables, nous ne sommes pas d'accord parce qu'il serait trop difficile d'en assurer la surveillance. Nous avons déjà une loi fédérale. La Garde côtière et le Bureau de sécurité nautique s'occupent, quant à eux, des voies navigables fédérales et de la navigation de plaisance.

M. Dyck: Nous estimons que le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui s'inscrit dans le cadre de la politique de réglementation, est adéquat. Il n'est pas nécessaire d'adopter un nouveau projet de loi pour régler le problème, si on peut le faire au moyen des annexes qui existent déjà.

Si vous avez un problème lié à la vitesse, au bruit ou à la pollution, vous le réglez. Toutefois, il ne faut pas s'attaquer à un type d'embarcation en particulier.

Le sénateur Spivak: Madame la présidente, j'aimerais corriger ce qu'a dit mon collègue. Le projet de loi ne vise pas à permettre aux municipalités de prendre des règlements. Elles ne peuvent pas

The Acting Chairman: Thank you for appearing this evening.

We will now hear from our next witness, Mr. Marshal Paulo.

Mr. Marshal Paulo, President, Collision Analysis Ltd.: Honourable senators, Collision Analysis Ltd. is located both in Calgary, Alberta, and San Francisco, California.

Collision Analysis Ltd. was formed in 1979 to provide forensic consulting to insurance companies, law firms and governmental bodies. Prior to 1979, I was a member of the Transport Canada Multidisciplinary Accident Investigation Team, where my role was twofold. First, it was to attend the scenes of serious motor vehicle accidents and evaluate the safety devices and safety systems in motor vehicles. Second, it was to enforce and monitor the Canadian Motor Vehicle Safety Act, which, as many of you know, is a set of regulations that apply to any manufacturer, assembler or importer of automobiles in Canada.

My academic background includes a master's degree in safety engineering from the University of Southern California. For those not familiar with safety engineering, it is an all-encompassing discipline that includes human, vehicle and environmental factors. My degree was specifically geared towards transportation safety, which includes, of course, air, land and marine.

My involvement with personal watercraft on an intense research and testing level began in 1998, when a client in California asked me to evaluate the case of *Cuenlass v. Yamaha*. I believe the third article in your brief adequately describes the case, and, specifically, the problem. Ignoring any sensationalism in the article, I think the author has accurately described the problem and its magnitude.

My evidence here today will take a little different twist from what you have heard thus far. I have some comments on what we have heard. I have in my hand something called a "Pleasure Craft Operator's Card," which is in my name. I would like to comment on it. It was issued on February 26, 2003. Incidentally, I also have my yachting licence from the U.S. Coast Guard from when I lived in California.

I was at a boat show and walked by a booth that was advertising the writing of the exam for such a licence. I said, "What do I have to do?" I was told that I had to pay \$40 to write the exam. I asked, "What do I have to get?" I believe it was a score of 65 per cent or 75 per cent. I paid the \$40, wrote the exam and received this in the mail. No one asked me if I had ever seen a personal watercraft. No one asked me if I had ever seen a yacht. No one asked me if I had ever driven a car. I passed the exam. Incidentally, I am proud of that. I got 100 per cent.

The Acting Chairman: Was it a multiple-choice exam?

le faire. C'est le ministre qui établit une annexe, et il y en a des milliers. Elles s'appliquent à toutes sortes d'embarcation et elles font partie du règlement.

La présidente suppléante: Merci d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre M. Marshal Paulo.

M. Marshal Paulo, président, Collision Analysis Ltd.: Honorables sénateurs, Collision Analysis Ltd. a des bureaux à Calgary, en Alberta, et à San Francisco, en Californie.

L'entreprise a été créée en 1979. Son rôle consiste à fournir des conseils judiciaires aux compagnies d'assurance, aux cabinets d'avocat et aux organismes gouvernementaux. Avant 1979, je faisais partie de l'équipe d'enquête multidisciplinaire de Transports Canada, équipe au sein de laquelle je remplissais deux rôles. D'abord, lorsque des accidents de véhicules à moteur graves se produisaient, je devais me rendre sur les lieux de l'accident et évaluer les dispositifs et systèmes de sécurité des véhicules. Ensuite, je devais assurer la mise en application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles qui, comme vous êtes nombreux à le savoir, regroupe toute une série de règlements qui s'appliquent aux fabricants, aux assembleurs ou aux importateurs de voitures au Canada.

Pour ce qui est de ma formation universitaire, j'ai une maîtrise en génie de la sécurité de l'Université de Southern California. Pour ceux qui ne le savent pas, le génie de la sécurité est une discipline qui tient compte de tous les facteurs humains, matériels et environnementaux. Mes études étaient précisément axées sur la sécurité dans les transports, autant aérien, maritime que terrestre.

J'ai commencé à effectuer des recherches et des essais poussés sur les motomarines en 1998, quand un client de la Californie m'a demandé d'évaluer l'affaire *Cuenlass c. Yamaha*. Je crois que le troisième article de votre cahier décrit précisément bien le problème. Sans faire de sensationnalisme, l'auteur explique avec justesse l'ampleur de la situation.

Ce que je vais vous dire aujourd'hui sera un peu différent de ce que vous avez entendu jusqu'ici. J'ai des remarques à faire sur ce qu'on a entendu. J'ai en ma possession une «carte de conducteur d'embarcation de plaisance», délivrée à mon nom. J'aimerais en parler. Elle porte la date du 26 février 2003. Au fait, j'ai aussi un permis de conducteur de bateau de plaisance de la Garde côtière américaine que je m'étais procuré quand je vivais en Californie.

Dans un salon nautique, on faisait de la publicité sur l'examen pour l'obtention du permis. J'ai demandé ce qu'il fallait faire, et on m'a répondu que je devais payer 40 \$ pour passer l'examen. J'ai demandé ce que je devais obtenir, et je crois qu'on m'a dit une note de 65 ou de 75 p. 100. J'ai payé les 40 \$, fait l'examen et j'ai reçu le permis par la poste. Personne ne m'a jamais demandé si j'avais déjà vu une motomarine ou un bateau de plaisance. Personne ne m'a demandé si je savais conduire une voiture. J'ai réussi l'examen. J'ai d'ailleurs obtenu une note parfaite de 100 p. 100, ce dont je suis fier.

La présidente suppléante: Était-ce un examen à choix multiples?

Mr. Paulo: Yes, it was.

Senator Spivak has asked me to speak to the problem of safety with respect to personal watercraft. It is an honour and a privilege to be here with you tonight. I want to thank her for this opportunity.

My role today will be to discuss with you the most pertinent issues regarding personal watercraft safety, their unique handling characteristics and their accident and injury-causing potential. We have heard today that they are no different from any other boat or craft. Yes, they are. I will show you why.

First, I wish to address the definition of "personal watercraft." According to the Society of Automotive Engineers' engineering standards commission of the United States, it is a craft of less than four metres in length that uses an internal combustion engine powering a water jet pump as its primary source of propulsion. It is designed to be operated by a person or persons sitting, standing or kneeling on the craft rather than in the confines of the hull. Personal watercraft are powered by either two-stroke or four-stroke engines, which drive a hydro pump that draws water up through a tunnel, pressurizing it and forcing it out of a nozzle.

I am showing you the back end of a personal watercraft right there, and that is the nozzle of which I am speaking. The water is pressurized and shoots right out the back, propelling the vehicle forward. Not only does it propel it, it also steers it in unison with the handlebars. When the bars are turned to the left, this nozzle pivots to the left. It shoots the water to the left and turns the vehicle in the opposite direction.

It both propels and steers it. When the throttle is released, or the engine is killed, there is no directional control whatsoever.

There are currently five major players in the industry. They include Kawasaki, which makes what we have come to know as Jet Skis. There is Yamaha, which makes the Waverunners. We have the all-American Polaris and the Canadian Bombardier, which goes by the name of Sea-Doo.

The new kid on the block is Honda, which entered the arena in 2002 on the heels of Arctic Cat's departure.

At the present time, there is some controversy over the number of units out there. We have heard that the market is declining and there are fewer machines. There are not fewer machines, but there are fewer machines sold each year. The National Transportation Safety Board study, parts of which are in your brief, shows a chart that tells you what the market is and how many units have been sold per year. My information is that in 2001 in the United States, there were in excess of 1 million units. In Canada, my numbers suggest that there were in excess of 50,000. I cannot get any closer than that at this time. You will hear the representatives of the industry arguing that personal watercraft have no greater fatality rate than conventional powerboats. This does not address serious injuries or fatality rates. The National Transportation Safety Board report I spoke about states that personal watercraft

M. Paulo: Oui.

Le sénateur Spivak m'a demandé de vous parler de la sécurité des motomarines. C'est un honneur et un privilège pour moi d'être ici ce soir. Je tiens à la remercier de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous.

Je veux discuter avec vous aujourd'hui des questions les plus pertinentes concernant la sécurité des motomarines, leurs caractéristiques de manoeuvrabilité particulières et les accidents et les blessures qu'elles peuvent causer. On a dit aujourd'hui qu'elles n'étaient pas différentes des autres bateaux ou embarcations. Or, elles le sont, et je vais vous expliquer pourquoi.

D'abord, je voudrais m'arrêter sur la définition de «motomarine». Selon le bureau des normes techniques de la Society of Automotive Engineers des États-Unis, c'est une embarcation de moins de quatre mètres de longueur équipée d'un moteur à combustion interne qui alimente une pompe à jet d'eau, qui en est le principal moyen de propulsion. La ou les personnes à bord peuvent se tenir assises, debout ou à genoux dans l'embarcation plutôt qu'à l'intérieur de la coque. Le moteur, qui est à deux temps ou à quatre temps, actionne une pompe hydraulique qui propulse des jets d'eau dans un conduit pour les éjecter par une tuyère.

Je vous montre ici l'arrière d'une motomarine, et c'est la tuyère dont je parle. Sous pression, l'eau est projetée à l'arrière pour faire avancer l'embarcation. C'est non seulement ce qui fait avancer l'embarcation, mais c'est aussi ce qui permet de la diriger en conjonction avec le guidon. Quand on tourne le guidon à gauche, la tuyère pivote à gauche. Elle éjecte l'eau à gauche et fait tourner l'embarcation dans la direction opposée.

C'est ce qui propulse et dirige l'embarcation. Quand on relâche ou ferme les gaz, il est impossible de changer de direction.

Il y a actuellement cinq grands fabricants de motomarines. Kawasaki fabrique les Jet Skis. Yamaha vend les Waverunners. La société américaine Polaris et la société canadienne Bombardier commercialisent les Sea-Doo.

Le dernier venu est Honda, qui est entré en scène en 2002, tout de suite après le retrait des Arctic Cat du marché.

Actuellement, il y a une certaine controverse au sujet du nombre d'appareils. On entend dire que le marché est à la baisse et qu'il y a moins d'embarcations. Il n'y en a pas moins, mais on en vend moins chaque année. L'étude du National Transportation Safety Board, ou conseil national de la sécurité des transports des États-Unis, dont certaines parties se retrouvent dans votre cahier d'information, présente un tableau qui indique quel est le marché et combien d'appareils sont vendus chaque année. D'après mes informations, il y en avait plus d'un million aux États-Unis en 2001, et plus de 50 000 au Canada. Je ne peux pas être plus précis pour l'instant. Des représentants de l'industrie soutiennent que le taux d'accidents n'est pas plus important dans le cas des motomarines que des autres bateaux à moteur, mais on ne précise pas les taux d'accidents avec blessures graves et d'accidents mortels. Selon le rapport du National Transportation Safety Board dont j'ai parlé, les motomarines

represent only 10 per cent of the recreational boat use. Yet they account for 51 per cent of all accidents. I put it to you that this is overrepresentation.

I would like to discuss the unique handling characteristics and we will begin with stopping distances. These vehicles have no brakes — none at all. The only means of deceleration is the friction created between the hull of the personal watercraft and the water. Our testing has revealed that from a speed of 30 miles per hour, the stopping distance is 155 feet. Honourable senators, that is one-half the length of a football field. From a speed of 45 miles per hour, the stopping distance is 220 feet — about two-thirds the length of a football field.

Given an impending danger, the alternative to braking — and that is not an option with personal watercraft — is to steer away from the hazard. The handling characteristics of the personal watercraft dictate that the operator applies throttle and then turns away — not reduced throttle. That is the only way to avoid an obstacle — apply throttle. That is counterintuitive. When as children we learn to ride a bike, we are told to stop peddling and to turn away from the danger. It is the same thing with a motor scooter and with a car — you let off the accelerator and turn away from any impending danger. We never learned to apply the throttle before turning away from a hazard. That was imprinted at an early age. The PWC is counterintuitive. At the first notion of danger, we have a propensity to release the throttle.

During my research on the *Cuenlass* case, I came across an alternative design on the Internet. It was a simple rudder system and I purchased a number of them over the Internet. They were about \$80 per unit and I have since discovered that they can be produced for about \$6 per unit. I fastened them to the nozzle on the original equipment of the manufacturer, Yamaha. We conducted a great number of tests and found that it gave the personal watercraft excellent turning ability, even when the throttle was off.

I presented this alternative design to a jury in Los Angeles in February 2002 and the result was an \$8.3-million spanking to Yamaha. During the trial, Yamaha severely criticized this rudder system. They believed that if it ran over a swimmer, it would severely cut him. Subsequently, my company designed and developed an on-demand rudder system that deploys only when the throttle is released. It retracts with pressure. I would like to show you how that rudder system works and how easy it is to solve this problem.

Before that, here is a standard lower leg of a five-horsepower Yamaha engine. We can see the prop and the lower leg. This is the fin and it acts like the rudder does on our system — the add-on rudder system. When you let off the power, you can turn the motor and still have steering control.

This course was taken from the Society of Automotive Engineers', or SAE, proposed "J" standard. This will be the chute and the triangle is the target area. The personal watercraft will be coming in through this entrance chute. This is the off-

représentent seulement 10 p. 100 des embarcations de plaisance en activité, mais elles sont pourtant en cause dans 51 p. 100 des accidents. Je pense que c'est exagéré.

J'aimerais vous parler des caractéristiques de manoeuvrabilité particulières des motomarines en commençant par la distance de freinage. Ces embarcations n'ont aucun frein. Seule la friction entre la coque de la motomarine et l'eau permet de décélérer. D'après nos essais, à une vitesse de 30 milles à l'heure, la distance de freinage est de 155 pieds. C'est la moitié de la longueur d'un terrain de football, honorables sénateurs. À une vitesse de 45 milles à l'heure, la distance de freinage est de 220 pieds, soit les deux tiers de la longueur d'un terrain de football.

Devant un danger imminent, au lieu de freiner — ce qui n'est pas possible avec une motomarine — il faut tourner pour s'éloigner du danger. Pour manoeuvrer une motomarine, le conducteur doit appuyer sur la manette des gaz, et non pas la relâcher, puis tourner. C'est la seule façon d'éviter un obstacle, donner du gaz. Ce n'est pas le réflexe normal qu'ont les gens. Quand, enfants, nous apprenons à conduire une bicyclette, on nous dit d'arrêter de pédaler et de tourner pour éviter le danger. C'est la même chose quand on conduit un scooter et une voiture — on relâche l'accélérateur et on tourne pour s'éloigner du danger. On ne nous a jamais appris à appuyer sur la manette des gaz pour éviter un danger. C'est ancré en nous en bas âge. La motomarine fonctionne à l'encontre de la réaction que les gens auraient normalement. Dès qu'il y a danger, instinctivement, nous sommes portés à relâcher les gaz.

Au cours de mes recherches concernant l'affaire *Cuenlass*, j'ai découvert sur Internet un dispositif pouvant régler le problème. Il s'agissait d'un système de gouvernail, et j'en ai acheté un certain nombre par Internet. Ils coûtaient environ 80 \$ chacun, et je me suis rendu compte par la suite qu'on pouvait les fabriquer pour environ 6 \$ l'unité. J'ai attaché le gouvernail à la tuyère de l'appareil fabriqué par Yamaha. Nous avons effectué de nombreux essais et constaté que le gouvernail permettait très bien de maîtriser la motomarine, même en décélérant.

J'ai proposé cette solution à un jury à Los Angeles, en février 2002, ce qui a coûté 8,3 millions de dollars à Yamaha. Durant le procès, Yamaha a sévèrement critiqué le système de gouvernail, estimant qu'il pouvait déchiqueter les nageurs. Par la suite, mon entreprise a dessiné et mis au point un système de gouvernail qui se déploie sur demande seulement quand la manette des gaz est relâchée. Il se rétracte quand il y a de la pression. J'aimerais vous montrer comment le gouvernail fonctionne et comment il est facile de régler le problème.

Auparavant, vous voyez ici l'arbre type d'un moteur Yamaha de cinq chevaux-vapeur. Vous avez ici l'hélice et l'arbre. C'est l'aileron qui agit comme le gouvernail le fait dans notre système de gouvernail complémentaire. Quand vous relâchez les gaz, vous pouvez tourner le moteur et toujours avoir la maîtrise de l'appareil.

Ce parcours est tiré de la norme «J» proposée par la Society of Automotive Engineers, ou SAE. C'est le passage, et le triangle est la zone cible. La motomarine va arriver par le passage d'accès. C'est la première bouée. Quand j'y arrive, je relâche les gaz. À la

throttle buoy. When I hit the first buoy, I let off the throttle. When I hit the second buoy, I turn full left. The object is to avoid this triangle. The triangle represents a swimmer. The second set of buoys at 13 feet apart represent a personal watercraft. The base of the triangle is 26 feet and represents a 26-foot boat. To make the course realistic, that is what the SAE determined.

First, in the video you will see two runs, one immediately after the other. The first run will be with the original equipment of the manufacturer. The second run will be with our rudder system applied to the PWC. You will be able to see the significant difference between the two.

I would like to address a few other items that we have heard about, such as drowning statistics. We heard that drowning statistics were higher for canoeists and other boaters than for riders of personal watercraft. One reason is that almost all personal watercraft operators wear life jackets. They do not drown but they die from blunt trauma and brain injury. It is easier to enforce the wearing of life jackets. You cannot see who is wearing a life jacket in a boat; you do not need to wear a life jacket in a big boat, as long as you have one on board. Whereas on a PWC, you have to wear a life jacket and it is easily enforceable. That is why there are not as many people drowning, but there is a high rate of head injuries and blunt trauma.

I will give you my summary and recommendations. My recommendations may go beyond those mandated by Bill S-10. I am appealing to all senators to consider further action that would save lives and reduce injuries in this country. Ultimately, I would like to see Canada take the lead in personal watercraft safety. This is not unreasonable considering that the largest producer of these craft is a Canadian company, Bombardier.

I would also like to see a higher standard of training by the Canadian Coast Guard, and specifically, a hands-on course for personal watercraft operation licensing. This, senators, is the reason. I walked in, paid my \$40 and immediately got it.

It is absolutely necessary that we implement some level of regulation of the personal watercraft rental agencies. If you look at the U.S. Coast Guard report, or the NTSB report, you will see that 24 per cent of all accidents involve rental agencies.

The rental business is big in Canada, as it is everywhere else. You can go to any lake in the summer in Canada and rent a personal watercraft for \$80 an hour. For the most part, the instructions are non-existent. Customers are asked whether they have ever ridden one before. If they say yes, they are sent off with a life jacket and told not to go within 100 feet of the shore. That is the limit of the instruction people are getting.

deuxième bouée, je braque complètement à gauche. L'objectif consiste à éviter le triangle. Le triangle représente un baigneur. La deuxième série de bouées distancées de 13 pieds représente une motomarine. La base du triangle est de 26 pieds et représente un bateau de 26 pieds. Pour rendre le parcours réaliste, il a été établi par la SAE.

D'abord, dans la vidéo que vous verrez, on va faire le parcours deux fois de suite. La première fois, ce sera avec l'appareil du fabricant. La deuxième fois, notre système de gouvernail aura été installé sur la motomarine. Vous serez en mesure de constater la différence importante entre les deux.

J'aimerais revenir sur deux ou trois éléments dont nous avons entendu parler, comme les statistiques sur les noyades. On a dit que la noyade était une cause de décès plus importante pour les canoteurs et les autres plaisanciers que pour les conducteurs de motomarine. Il faut dire que presque tous les conducteurs de motomarine portent un gilet de sauvetage. Ils ne meurent pas noyés, mais des suites d'un traumatisme contondant et de blessures à la tête. C'est plus facile d'exiger le port du gilet de sauvetage. On ne peut pas voir qui porte un gilet de sauvetage dans un bateau; il n'est pas nécessaire de le porter dans une grosse embarcation, dans la mesure où vous avez un gilet de sauvetage à bord. Sur une motomarine, il faut en porter un, et c'est facile à faire appliquer. C'est la raison pour laquelle il n'y a pas beaucoup de gens qui se noient, mais il y a un taux élevé de blessures à la tête et de traumatismes contondants.

Je vais indiquer à quoi la situation se résume pour moi et formuler des recommandations. Mes recommandations vont peut-être plus loin que ce que prévoit le projet de loi S-10. Je demande à tous les sénateurs de prendre des mesures qui vont sauver des vies et réduire les blessures dans notre pays. En fin de compte, j'aimerais que le Canada ouvre la voie dans le domaine de la sécurité des motomarines. Ce n'est pas irréaliste, compte tenu du fait que le plus important fabricant de motomarines est une entreprise canadienne, Bombardier.

J'aimerais également que les normes de formation établies par la Garde côtière canadienne soient plus sévères et, plus précisément, qu'il y ait un cours pratique pour l'obtention d'un permis de conducteur de motomarine. Sénateurs, je le demande parce que je n'ai eu qu'à payer 40 \$ pour obtenir ce permis.

Il est absolument nécessaire de mettre en oeuvre une réglementation pour les agences de location de motomarines. D'après le rapport de la Garde côtière des États-Unis, ou le rapport du NTSB, 24 p. 100 de tous les accidents mettent en cause les agences de location.

Les entreprises de location sont très présentes au Canada, comme partout ailleurs. L'été, on peut louer une motomarine sur n'importe quel lac au Canada pour 80 \$ de l'heure. Dans la plupart des cas, on ne donne aucune directive. On demande aux clients s'ils ont déjà conduit une motomarine. S'ils répondent oui, on les laisse partir en leur remettant un gilet de sauvetage et en leur demandant de ne pas s'éloigner à plus de 100 pieds du rivage. Ce sont les seules directives qu'on donne.

I believe you have a schedule on CHIRPP, Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program. They provide valuable statistics with respect to personal watercraft injury. However, the data lack accident causation and do not address fatalities. I would recommend a comprehensive study be conducted in Canada to obtain a true Canadian picture of PWC accidents and injuries. From a review of the U.S. data, we find that 10 per cent of the boats, that is, personal watercraft, give us 51 per cent of the accidents. There is no reason for our numbers to differ significantly from the U.S. numbers. If there is, I would like to know it.

This is the video of which I spoke. There is your off-throttle steering and the little rudder system that adds on. This is steering on demand. In a half-second the rudder deploys when you leave off the throttle. Apply the throttle and the rudder retracts. The rudder deploys when needed.

This particular machine was a 1998 Bombardier. This first run was with the original equipment of the manufacturer, right through the entire target zone. The next one will be with that rudder system. Look at the manoeuvrability. It totally avoided the target. This is with the original equipment. It missed the swimmer but got the personal watercraft and the big boat. This is with the rudder system. Again, perfect manoeuvrability, both right and left. The speeds are 29 to 30 miles per hour.

We will see what happens at 32 miles per hour. It totally missed the target. Let's speed this up and see what happens at 42 miles per hour. With no rudder system, it goes right through the centre of the target zone. This is with the rudder system. It totally avoids the entire triangle. Again, there is no rudder system. That is the manoeuvrability, or lack thereof, of our personal watercraft today.

Have another look. This is the original equipment from the manufacturer. Those steering handlebars are turned completely in one direction, and there is absolutely no response.

The Acting Chairman: That is without the rudder. The directional thrust from the water pumps is being turned with the handlebars but it is not responding.

Mr. Paulo: Exactly. That is because when the throttle is off, there is no thrust of water out of that nozzle.

The Acting Chairman: If he had kept the throttle on and turned his handlebars, it would have worked.

Mr. Paulo: If the throttle is on it has beautiful manoeuvrability. Absolutely.

This was being videoed from the shore and many people asked whether I was worried about the rocks. I told them that I had spent a few hundred hours on these, I know why I am here, I know what it does, and do not worry. If I got into trouble, which I did not, I gave myself plenty of safety distance. If I got myself into trouble, and it has happened to me in other testing instances, I hit the throttle and I had beautiful manoeuvrability.

Je crois que vous avez des informations sur le SCHIRPT, le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention de traumatismes. Il fournit des statistiques précieuses sur les blessures associées aux motomarines. Cependant, on ne fournit pas de données sur les causes des accidents ni sur les décès. Je recommanderais qu'une étude exhaustive soit effectuée au Canada pour que nous ayons l'heure juste sur les accidents et les blessures associés aux motomarines. D'après les données américaines, on constate que 10 p. 100 de motomarines causent 51 p. 100 des accidents. Il n'y a pas de raison que nos chiffres soient bien différents de ceux des États-Unis. S'il y a une différence, j'aimerais la connaître.

Voici la vidéo dont j'ai parlé. C'est le système d'aide à la direction en absence de propulsion et le petit système de gouvernail qui s'ajoute. On maîtrise la motomarine à volonté. Dans l'espace d'une demi-seconde, le gouvernail se déploie quand vous relâchez les gaz. Vous appuyez sur la manette des gaz et le gouvernail se rétracte. Le gouvernail se déploie au besoin.

Cet appareil est un modèle 1998 de Bombardier. Le premier parcours a été effectué avec l'appareil original, dans toute la zone cible. Le suivant le sera avec le système de gouvernail. Voyez comment on manoeuvre l'appareil. La motomarine a évité complètement la cible. C'est avec l'appareil original. On évite le nageur, mais on frappe la motomarine et le bateau. Maintenant, avec le système de gouvernail. La manoeuvrabilité est parfaite, à droite et à gauche. La vitesse est de 29 ou 30 milles à l'heure.

Vous allez voir ce qui passe à 32 milles à l'heure. L'appareil évite complètement la cible. On augmente la vitesse, et voilà ce qui se passe à 42 milles à l'heure. Sans système de gouvernail, la motomarine se dirige directement au centre de la zone cible. Maintenant, avec le système de gouvernail. Elle évite complètement tout le triangle. De nouveau, sans système de gouvernail. Vous voyez comme il est difficile de manoeuvrer une motomarine aujourd'hui.

Regardez de nouveau. C'est l'appareil original du fabricant. Le guidon est braqué complètement dans une direction, et il ne se passe absolument rien.

La présidente suppléante: Il n'y a pas de gouvernail. On oriente la pompe à eau à l'aide du guidon, mais il ne se passe rien.

M. Paulo: Exactement. Il en est ainsi parce que, quand on relâche la manette des gaz, il n'y a pas d'eau qui sort de la tuyère.

La présidente suppléante: Si le conducteur avait appuyé sur la manette des gaz et tourné son guidon, il aurait changé de direction.

M. Paulo: Quand on appuie sur la manette des gaz, il est très facile de manoeuvrer l'embarcation. Tout à fait.

On a filmé les essais à partir du rivage et beaucoup de gens m'ont demandé si j'ai eu peur des roches. Je leur ai répondu que j'avais passé des centaines d'heures à m'exercer, et que je savais ce que je faisais; il ne fallait pas s'inquiéter. Je gardais une distance de sécurité suffisante, mais il n'est rien arrivé. Je me suis retrouvé dans des situations difficiles lors d'autres essais, et j'ai réussi à très bien manoeuvrer l'appareil en appuyant sur la manette des gaz.

The Acting Chairman: In this case, he is coming full on at 40 kilometres an hour and he throttles off and turns, but nothing happens. If he is coming at 40 kilometres an hour and throttles off with the fin, he turns.

Mr. Paulo: Yes, with the rudder. As soon as you let off the throttle, the rudder system drops down, and that is why you have that turning manoeuvrability.

It is time our regulatory bodies called upon the personal watercraft manufacturers to clean up this mess. This is 2003. Safety does sell. It is demanded. We have identified the problem, we have a solution and now we have to force the manufacturers to remedy that problem. The big five will tell you they are doing their best to improve off-throttle steering.

The Acting Chairman: Perhaps we are straying from the actual proposed legislation, which is to give persons living in particular areas the ability to have these types of watercraft banned, if in fact that is their wish. You have gone further.

It is certainly laudable and perhaps something that should be looked at, but it does not apply to the bill that Senator Spivak is putting forward.

Mr. Paulo: That is my presentation on the safety aspect of the personal watercraft.

The Acting Chairman: It is impressive and certainly brings out some points for the consideration of the committee.

Senator Kenny: Could you tell me the purpose of describing to us the different stopping distances of the watercraft?

Mr. Paulo: The purpose is to show you that these machines have no manoeuvrability and no braking power whatsoever. With a boat you always have reverse. I have a 30-foot express cruiser, and on many occasions I have pulled it into neutral and back into reverse to avoid sailboats and other targets.

Senator Kenny: When you were conducting these tests, can you describe what instructions were given to the operator?

Mr. Paulo: I was the operator.

Senator Kenny: Can you describe what instructions you gave yourself?

Mr. Paulo: The test protocol for the first set of tests was to stay as close to 30 miles per hour as possible, and upon entry into the test course, release the throttle at the first set of buoys and allow a half-second spool-down, so there is no thrust, in order to measure the steering capability of the unit.

Senator Kenny: Did the "protocol," as you refer to it, involve you maintaining the same body posture throughout the exercise?

Mr. Paulo: Yes, with little or no body movement at all.

La présidente suppléante: Dans ce cas-ci, à une vitesse de 40 kilomètres à l'heure, on tourne après avoir relâché la manette des gaz et rien ne se produit. À la même vitesse, avec l'aileron, on peut tourner en relâchant les gaz.

M. Paulo: Oui, avec le gouvernail. Dès que vous relâchez la manette des gaz, le système de gouvernail sort, et c'est pourquoi il est possible de manoeuvrer.

Il est temps pour nos organismes de réglementation de demander aux fabricants de motomarine de régler la situation. Nous sommes en 2003. La sécurité est à la mode. On l'exige. Nous avons trouvé le problème, nous avons une solution et il faut maintenant obliger les fabricants à remédier à la situation. Les cinq grands fabricants vont vous dire qu'ils mettent tout en oeuvre pour mettre au point un système d'aide à la direction en absence de propulsion.

La présidente suppléante: Nous nous éloignons peut-être de la teneur du projet de loi, qui vise à permettre à ceux qui vivent dans certains endroits de faire interdire les motomarines, s'ils le désirent. Vous allez plus loin.

C'est certes louable et peut-être qu'il faut examiner la question, mais cela ne s'applique pas au projet de loi que le sénateur Spivak propose.

M. Paulo: C'est ce que j'ai à dire sur la sécurité de la motomarine.

La présidente suppléante: C'est impressionnant et cela fournira certes matière à réflexion au comité.

Le sénateur Kenny: Pourquoi nous indiquer les différentes distances de freinage de la motomarine?

M. Paulo: Pour vous montrer que ces appareils n'ont aucune manoeuvrabilité et aucune possibilité de freiner. Sur un bateau, vous avez toujours une marche arrière. J'ai un bateau rapide de 30 pieds et, à bien des occasions, j'ai mis le moteur au neutre et en marche arrière pour éviter des bateaux à voile ou d'autres obstacles.

Le sénateur Kenny: Quand vous avez effectué ces essais, pouvez-vous nous indiquer les directives que vous avez données au conducteur?

M. Paulo: C'est moi qui conduisais.

Le sénateur Kenny: Pouvez-vous nous expliquer ce que vous deviez faire?

M. Paulo: Pour la première série de tests, le protocole d'essai prévoyait de garder autant que possible une vitesse de 30 milles à l'heure puis, au moment de commencer les essais, de relâcher la manette des gaz devant la première série de bouées et de décélérer pendant une demi-seconde, pour éviter toute poussée, afin de mesurer la manoeuvrabilité de l'engin.

Le sénateur Kenny: Est-ce que le protocole d'essai, puisque c'est ainsi que vous l'appellez, vous exigeait de garder la même position pendant toute la durée de l'exercice?

M. Paulo: Oui, je devais m'efforcer de bouger le moins possible.

Senator Kenny: In each case you were relatively stationary on the watercraft, and are those the results we saw?

Mr. Paulo: That is correct.

Senator Kenny: Had you decided to, for example, shift your body weight significantly to the left or to the right, would the craft have behaved in a different way?

Mr. Paulo: No, sir.

Senator Kenny: Would the craft have behaved exactly as you described?

Mr. Paulo: There would have been no noticeable difference. We have conducted those tests.

Senator Kenny: Do you have pictures of them?

Mr. Paulo: I do not have them here, but we do have those tests. We conducted those on different machines — Bombardiers, Yamahas, Kawasakis — and there is no noticeable difference.

Senator Kenny: Are you saying that a personal watercraft would proceed in a straight line, notwithstanding the fact that someone might be pulling on the handlebars and shifting their weight from the centre, for example, to the right- or left-hand side?

Mr. Paulo: That is correct. I have stood on the machine in order to get my centre of mass high enough to tilt the machine over and produced no noticeable difference that would help to avoid the target.

Senator Kenny: Was this true with all makes and models?

Mr. Paulo: We tested only certain models of Kawasakis, Yamahas and Bombardiers. We did not test every kind of hull, no.

Senator Kenny: Do you have a financial interest in the rudder system you showed us that did provide steering capability?

Mr. Paulo: I have no financial interest at all. In fact, within seven days of our testing, Bombardier filed a patent on a nearly identical unit. It was developed for people to use. We do not have a patent, we have not filed a patent, and we have no interest in filing a patent. It is there to be used, and we would like someone to put it to use.

Senator Spivak: I am curious about the injuries. First, you said that most of them are trauma injuries. Are there any other kinds of injuries unique to personal watercraft? Have you analyzed the causes? Are the accidents due to the inability to steer properly and the counterintuitive necessity to put on the throttle when you are heading into some danger? What other reasons are there?

Mr. Paulo: These are American statistics. I do not believe we in Canada have reliable statistics. I do not see any reason why they should differ. In the U.S., the NTSB reports that personal

Le sénateur Kenny: Sont-ce les résultats que vous avez obtenus à chaque fois que vous êtes demeuré immobile sur la motomarine?

M. Paulo: Oui.

Le sénateur Kenny: Si vous aviez décidé, par exemple, de vous pencher fortement vers la gauche ou vers la droite, la motomarine se serait-elle comportée différemment?

M. Paulo: Non, monsieur.

Le sénateur Kenny: Elle se serait comportée exactement comme vous l'avez décrit?

M. Paulo: Il n'y aurait pas eu de différence perceptible. Nous avons déjà fait des essais là-dessus.

Le sénateur Kenny: Avez-vous des images à nous présenter?

M. Paulo: Malheureusement, je n'en ai pas ici, mais nous avons bel et bien effectué des tests sur des machines de marques différentes — Bombardier, Yamaha, Kawasaki — et nous n'avons relevé aucune différence.

Le sénateur Kenny: Est-ce à dire que la motomarine continuerait tout droit, même si le conducteur tirait sur le guidon et penchait son corps vers la gauche ou vers la droite?

M. Paulo: C'est exact. Je me suis placé de façon à ce que mon centre de gravité soit assez haut pour que je puisse incliner la machine et changer la trajectoire, mais il n'y a eu aucune différence notable pouvant me permettre d'éviter l'obstacle.

Le sénateur Kenny: Est-ce vrai pour toutes les marques et tous les modèles?

M. Paulo: Nous avons fait des essais sur certains modèles de Kawasaki, Yamaha et Bombardier, mais nous n'avons pas testé tous les types de coque.

Le sénateur Kenny: Avez-vous un intérêt financier dans le système de gouvernail permettant de manoeuvrer la motomarine que vous nous avez présenté?

M. Paulo: Absolument pas. En fait, dans les sept jours qui ont suivi nos essais, Bombardier a déposé un brevet pour un dispositif assez semblable. Il l'avait développé en vue de le commercialiser. Nous ne détenons pas de brevet, nous n'avons pas non plus déposé de demande de brevet et nous n'avons aucune intention de le faire. Ce système a été créé pour être utilisé et nous aimerions trouver quelqu'un qui s'y intéresse.

Le sénateur Spivak: J'aimerais avoir des précisions au sujet des blessures. Au début, vous avez dit que dans la plupart des cas, c'étaient des traumatismes. Y a-t-il d'autres types de blessures plus particulièrement attribuables aux motomarines? Avez-vous analysé les causes? Les accidents sont-ils dus à l'incapacité de manoeuvrer correctement l'engin et à la nécessité contre-intuitive d'appuyer sur la manette des gaz face à un danger? Quelle sont les autres raisons?

M. Paulo: Ces statistiques sont américaines. Je ne crois pas que le Canada dispose de données fiables en la matière. Je ne vois pas pourquoi elles seraient différentes. Aux États-Unis, le NTSB

watercraft represent 10 per cent of all powerboats but 51 per cent of all accidents. Out of that 51 per cent of all accidents, 24 per cent involved rentals and 24 per cent involved no off-throttle steering.

With respect to injuries, we are seeing a lot of head injuries from people hitting docks and other boats. There is one personal watercraft striking another. There have been a number of them. There have been rear-enders, with one riding up the back of another into the abdomen and the upper thorax. We are beginning to see a number of unique injuries when occupants slide and fall off the rear of the machine with legs apart. We have had some horrendous vaginal and rectal injuries. One particular lady has had 27 surgeries. She will never be fully recovered.

They are horrible injuries. I have never seen them on aircraft, motorcycles or automobiles. This is brand new to me. We have had a number of such incidents.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Paulo.

Our next presentation will be from Mr. Komanoff. Thank you for being here, sir.

Mr. Charles Komanoff, Author-Researcher, Komanoff Energy Associates: Madam Chairman, honourable senators, I cannot tell you how honoured I feel to have been invited to appear before you, especially considering I am from south of the border. I have a very special feeling and affection for Canada. I am honoured to be here.

This photograph is intended to remind me, and hopefully all of us in this room, of why we are here. It was not taken in Canada. I took it last August from a canoe, with my family sort of turned the other way, on a lake in the Adirondacks, perhaps 150 miles southeast of here, where we are fortunate enough to be "rental cottagers," if you will. The quiet of this lake, and other lakes, is very important to me personally and, clearly, to millions of my countrymen and millions of your countrymen.

My presentation mostly has to do with the noise from jet skis. However, I want to add an embellishment to a statistic given by Mr. Paulo. He reported that according to the U.S. National Transportation Safety Board, jet skis accounting for 10 per cent of motorized craft were involved in 51 per cent of either accidents or injury-causing accidents. From that, one might be tempted to divide the 10 into the 51, come up with 5 and say, "They are 5 times more likely per hull to be involved in some sort of mayhem." From those numbers, which are similar to numbers that I developed in my booklet, "Drowning in Noise," the ratio is about nine-fold. I am a mathematician and former math teacher. Give me any excuse and I will turn to the arithmetic. I will be happy to explain how it could be that a type of craft that accounts for 10 per cent of boats and 51 per cent of accidents could actually

rapporte que les motomarines ne représentent que 10 p. 100 de tous les bateaux à moteur, mais qu'elles sont responsables de 51 p. 100 des accidents. Sur ces 51 p. 100, 24 p. 100 mettent en cause des engins de location et 24 autres des motomarines non équipées de systèmes d'aide à la direction en absence de propulsion.

Pour ce qui est des dommages corporels, on déplore beaucoup de blessures à la tête, provoquées par des gens qui percutent des pontons d'accostage ou frappent d'autres embarcations. Il y a aussi des motomarines qui entrent en collision, nous en avons plusieurs exemples. Il y a également des chocs arrières, qui causent des blessures à l'abdomen et dans la partie supérieure du thorax. Nous commençons à voir aussi un certain nombre de blessures caractéristiques des accidents de motomarines, notamment quand les occupants glissent, tombent à la renverse et se font frapper aux jambes. Nous avons aussi relevé d'horribles blessures vaginales et rectales. Une dame, en particulier, a dû subir 27 interventions chirurgicales. Elle ne se rétablira probablement jamais complètement.

Ce sont d'atroces blessures. Je n'ai jamais rien vu de semblable à la suite d'un accident d'avion, de moto ou de voiture. C'est assez nouveau pour moi. Nous avons connu plusieurs cas du genre.

La présidente suppléante: Merci, monsieur Paulo.

Le prochain témoignage nous sera livré par M. Komanoff. Je vous remercie de votre présence, monsieur.

M. Charles Komanoff, auteur-rechercheur, Komanoff Energy Associates: Madame la présidente, honorables sénateurs, je ne puis vous dire à quel point je suis flatté d'avoir été invité à comparaître devant votre comité, d'autant plus que je ne suis pas citoyen de ce pays, mais Américain. J'éprouve néanmoins un profond attachement pour le Canada. C'est pour moi un grand honneur que d'être ici parmi vous aujourd'hui.

Cette photographie est là pour nous rappeler — à moi et, je l'espère, à tous ceux qui sont dans cette pièce — pourquoi nous sommes réunis aujourd'hui. Elle n'a pas été prise au Canada. Je l'ai prise en août dernier, depuis un canoë, avec ma famille, sur un lac des Adirondacks, à environ 150 milles au sud-est d'ici, dans une région où nous avons eu la chance de trouver un chalet à louer. La quiétude qu'inspire ce lac, et d'autres, est très importante pour moi, tout comme elle l'est certainement pour des millions d'Américains et de Canadiens.

Mon exposé portera principalement sur le bruit provoqué par les motomarines. Auparavant, j'aimerais apporter une précision à une statistique fournie par M. Paulo. Il a dit que, selon le National Transportation Safety Board, les motomarines — qui représentent 10 p. 100 des embarcations motorisées — étaient en cause dans 51 p. 100 des accidents avec ou sans blessés. Si l'on se fie à ces données, on peut être tenté de diviser 51 par 10 — ce qui donne 5 — et dire: «Ces embarcations présentent 5 fois plus de risques de provoquer des drames que les autres». Pourtant, ces chiffres — qui sont d'ailleurs semblables à ceux figurant dans mon livret intitulé «Drowning in Noise» — révèlent que les motomarines causent 9 fois plus d'accidents que les autres bateaux. Je suis mathématicien, ancien professeur de mathématiques et j'adore l'arithmétique. Je serai heureux de

be 9 times per craft more prone to accidents rather than 5. By the way, in my booklet, in footnotes 32 and 33, I have data, also for the United States, but from the Coast Guard, covering 1997. This was published in 2000. There were roughly 5,000 vessels involved in collisions. I looked at collisions between two craft. A little fewer than 2,500 involved jet skis. That was about half the total. At that time, it appeared that jet skis accounted for eight per cent of all boats — not motorized boats, but all registered boats. They are statistics similar to those of Mr. Paulo.

To the extent that we are addressing a risk and a danger, let us please make the critical distinction between risks that all of us voluntarily take upon ourselves as swimmers, canoeists or kayakers, doing things that cannot conceivably, except in the most rare circumstances, endanger anybody else, and on the other hand, activities that cause danger to other people. When a person drowns while canoeing, of course it is a tragedy. When a person operating a thrill craft strikes and maims somebody else in the water, or in another craft, it is more than a tragedy. I will leave it to you to apply the appropriate word.

I am really here to talk about noise. What I want to convey to you is that in sharp contrast to what the earlier panel of witnesses said, noise from jet skis is unlike that from conventional motorboats.

A visit to any lake or bay where jet skis are being used will instantly dispel the notion that they are really no different. Let me deconstruct that and give you three reasons why.

First, jet skis are designed and used differently from motorboats in ways that make them likely to be more annoying to more people. They are marketed and used for only one purpose, the thrill of speed. Look at the magazines and you will see that. Look at the people operating them and you will see that. They are seldom driven at less than full throttle.

Motorboats, as often as not, are heading for a fishing spot or a picnicking spot, then people douse the engine and drop anchor. However, jet skiers are in constant motion; they rarely have a destination in mind. They are using their vehicles continuously as a recreational end in themselves.

Second, unlike most motorboats most of the time — I know there are exceptions — jet skis continually leave the water. This magnifies the noise in two ways. First, without the muffling effect of the water, the engine's exhaust is much louder. The engine, the whole craft, is up there out of the water; there is no muffling capability at that moment. Then, when the jet ski enters the water, each time, it smacks the surface with an explosive "whump," and sometimes with a whole series of them.

vous expliquer comment un type d'embarcation, qui ne représente que 10 p. 100 de toutes les embarcations motorisées, peut être à l'origine de 51 p. 100 des accidents et est 9 fois plus susceptible de provoquer des drames que n'importe quel autre bateau. D'ailleurs, les notes de bas de page 32 et 33 de mon recueil contiennent les données transmises par la garde côtière américaine pour l'année 1997. Ceci a été publié en 2000. On a dénombré environ 5 000 embarcations mises en cause dans des collisions. Après examen, j'ai vu qu'un peu moins de 2 500 accidents impliquaient des motomarines, soit environ la moitié. À l'époque, les motomarines représentaient 8 p. 100 de toutes les embarcations — pas des bateaux à moteur, mais des embarcations enregistrées. Ces statistiques sont semblables à celles avancées par M. Paulo.

Dans la mesure où nous parlons de risques et de dangers, il convient de faire une distinction importante entre les risques que nous prenons tous consciemment quand nous nageons ou faisons du canoë ou du kayak, c'est-à-dire des sports qui, sauf dans des circonstances exceptionnelles, ne présentent aucun danger pour les autres et les activités pouvant mettre en péril la vie d'autrui. Lorsque quelqu'un se noie en canoë, c'est bien sûr une tragédie. Mais lorsque le conducteur d'une de ces machines infernales frappe et mutile une personne dans l'eau ou entre en collision avec une autre embarcation, c'est plus qu'une tragédie. Je vous laisse le soin de trouver le mot qui convient.

En fait, je suis ici pour parler de la nuisance sonore. Ce que j'aimerais vous dire — et cela contrastera fortement avec les témoignages précédents —, c'est que le bruit provoqué par les motomarines est différent de celui des bateaux à moteur classiques.

Pour s'en rendre compte instantanément, il suffit de se promener près d'un lac ou d'une baie où circulent des motomarines. Permettez-moi de vous exposer en détail les trois raisons qui expliquent cela.

Premièrement, les motomarines sont différentes des embarcations motorisées par leur conception et leur usage, de sorte qu'elles risquent d'agacer plus de monde. Les motomarines sont commercialisées et utilisées pour une seule fin, l'enivrement de la vitesse. Vous le constaterez en lisant les magazines spécialisés et en observant les personnes aux commandes de ces engins; il est rare qu'elles les conduisent autrement qu'à pleins gaz.

Les conducteurs de bateaux motorisés, plus souvent qu'autrement, se dirigent vers des lieux de pêche ou de pique-nique, coupent le moteur et jettent l'ancre. Par contre, les pilotes de motomarines se déplacent constamment; ils ont rarement une destination. Ils utilisent plutôt leur véhicule de façon continue à une fin récréative.

Deuxièmement, contrairement à la plupart des embarcations motorisées — je sais qu'il y a des exceptions —, les motomarines quittent constamment l'eau. Cela amplifie le bruit de deux façons. Tout d'abord, sans l'effet atténuant de l'eau, l'échappement du moteur est beaucoup plus bruyant. Quand le moteur et l'embarcation sortent de l'eau, il n'y a rien pour assourdir le

Contrary to the notion that it is inexperienced 10-year-olds or the occasional miscreant who might be operating a jet ski in this inconsiderate and anomalous way, leaving the water is central to the whole idea of jet skiing. It is integral to the fun. The ultimate thrill seems to be to take to the air and bounce off the water repeatedly — and this is very easily accomplished. You can jump the wake from a passing motorboat, you can have two jet skis in a duet of wake creation and riding, or you can go in a circle and over the wake just from your own machine, into the air and back down, over and over.

Furthermore, jet skis do not have to deliberately jump to leave the water. Because of the short hull, a jet ski ridden fast on even a slightly choppy surface will lift out of the water naturally, eliminating the water's sound-muffling action and creating that "whump."

We begin now to see the answer to the question, "Is it the craft or is it the operator?" Well, it is both. By the operator's intent and by the design of the vehicle, jet skis wind up out of the water a great deal of the time.

Let me try to put some quantification on all this. I brought about half a dozen of these, but this is the second and last slide. I will shorten and simplify this.

How is jet ski noise different? Leaving the water adds about 8 to 10 decibels to the noise level that would be measured if the jet ski was in the water, which is how many of the tests have been done.

Third is what I call "rad," or radical moves. I put "adds 12 to 15 decibels" in quotes, because you will not see these extra decibels on a noise metre. Let me go back to my text and explain why.

The rapid manoeuvring and frequent speed changes are another characteristic of jet skis. They are designed and marketed for weaving, sharp turning, spinning doughnuts and generally erratic throttle use. In all these manoeuvres, the jet impeller does not have a consistent water throughput, so there is no consistent load on the engine. As a result, the engine speed rises and falls through a wide range from moment to moment with each manoeuvre. The result is that characteristic, penetrating whining sound, rising and falling rapidly in pitch like a dentist's drill, and forcing the attention of anyone within earshot.

The variable nature of this noise helps explain why jet skis are so uniquely bothersome. A tenet of psycho-acoustics, the science of how people hear and perceive sound and noise, is that varying

bruit. De plus, à chaque fois que la motomarine pénètre dans l'eau, elle émet un son explosif et parfois même une série de claquements puissants en heurtant la surface.

Contrairement à ce que l'on pense, ce ne sont pas de jeunes enfants de 10 ans inexpérimentés ou de vulgaires amateurs qui conduisent les motomarines d'une façon aussi inconsiderée et anormale. La sortie hors de l'eau est l'une des plus grandes sources de plaisir pour les conducteurs de motomarines. L'excitation la plus vive semble être de s'envoler et de rebondir à répétitions sur l'eau — et c'est facile à faire. On prend la vague créée par un bateau motorisé ou une autre motomarine qui passe à proximité — souvent dans un duo mutuel de création de vagues et de conduite sportive — ou encore par sa proche machine en dessinant des cercles, puis on s'élance dans les airs avant de retomber sur l'eau, et ainsi de suite.

Pourtant, les conducteurs de ces engins n'ont pas besoin de sauter délibérément pour s'élever au-dessus de l'eau. Étant donné que la coque des motomarines est courte, lorsque ces machines sont lancées à pleine vitesse, même sur des surfaces faiblement agitées, elles s'élèvent naturellement, perdant ainsi l'effet sonovore de l'eau et créant le bruit de battage.

Nous commençons à présent à connaître la réponse à la question de savoir si le problème vient de l'embarcation ou du conducteur. Dans le cas des motomarines, c'est les deux en raison de l'intention du conducteur et de la conception du véhicule; la motomarine est projetée hors de l'eau pendant un certain temps.

Si vous me le permettez, je vais essayer de quantifier tout ceci. J'ai apporté une demi-douzaine de documents, mais je me concentrerai sur l'avant-dernière diapositive. Je m'efforcerai de raccourcir et de simplifier l'explication.

En quoi le bruit de la motomarine est-il différent? À chaque sortie de l'eau, la motomarine produit entre 8 et 10 décibels de plus qu'une motomarine ne quittant jamais l'eau; c'est ainsi que beaucoup d'essais ont été réalisés.

En troisième lieu, il y a ce que j'appelle les mouvements erratiques. Ceux-ci, comme vous le voyez dans la parenthèse, ajoutent de 12 à 15 décibels. Permettez-moi maintenant de revenir sur mon texte et de vous expliquer pourquoi.

La rapidité de manoeuvre et les changements fréquents de vitesse sont autant de caractéristiques qui distinguent les motomarines des autres embarcations. Celles-ci sont conçues et commercialisées pour l'esquive, les virages brusques, la capacité de tourner sur place et, de façon générale, l'utilisation erratique de la manette des gaz. Dans toutes ces manoeuvres, la turbine ne possède pas de débit d'eau constant et il n'y a donc pas de charge uniforme sur le moteur. Par conséquent, la vitesse du moteur augmente et chute fortement en très peu de temps à chaque manoeuvre. Il en résulte un son aigu et pénétrant, qui monte et retombe rapidement en changeant de tonalité, comme la fraise du dentiste, captant ainsi l'attention de toutes les personnes à portée d'oreille.

La nature variable du bruit explique pourquoi les motomarines sont d'une telle nuisance. L'une des affirmations de la psycho-acoustique, la science qui permet de déterminer

noise is more disturbing than a steady noise. The reason is that varying noise demands the hearer's involuntary continuous attention; it is harder to tune out.

In the booklet, "Drowning in Noise," my colleague and I estimated this effect — it is based on the standard deviation of the amplitude of the sound, and it is all there in rather technical terms in our monograph — even though you will not see this on the noise metre. You will see this; leaving the water, the amplitude is louder. This is a psychological perceptual effect that causes the jet ski to seem an extra 12 to 15 decibels louder, on average, as a result of this erratic manoeuvring.

When you combine these, adding the 8-to-10 decibel physical and the 12-to-15 decibel perceived effect, you get 20 to 25 decibels more, which translates, in the subjective sense, to 4 to 6 times as loud. The way this works, adding 10 decibels to a sound makes it feel twice as loud. If you add 20 decibels, it is twice, and then twice that, which is 4 times as loud. So, 20 decibels — 8 plus 12 — is 4 times as loud; 25 decibels is 6 times as loud, compared to an outboard motor with the same noise rating that would be measured by some neutral authority if both boats were staying in the water.

The final translation of this is that not only are an 80-decibel jet ski and an 80-decibel outboard motor not the same, the jet ski feels 15 to 30 times closer. Each time you double the distance from a noise source on open water, the sound level goes down by 5 decibels. So if you do 20 of these, you will get about a 15 or 20 times factor. If you do 6, that translates into 30. Imagine having two boats or two craft, one 15 to 30 times closer than the other — you can see that one will be far louder.

We have heard about singling out and discriminating against jet skis for regulatory treatment. We could say that it is the builders and the sellers of jet skis who have singled themselves out by virtue of an inherently noisy mechanical design and a marketing strategy to match. With few exceptions, jet ski noise levels are higher than those of other boats and the quality of the noise is far more grating and obtrusive.

This devastating combination of quantity and quality cries out for proactive governance. Vesting communities with "home rule" powers has begun to take place in the United States. If it could be done across Canada, that would not only benefit the millions of Canadians who seek out waters for some modicum of peace, quiet, solitude and closeness with nature, it would send a signal to my country to do the same. Millions of people in North America will be grateful to you if you can take that step.

comment les gens entendent et perçoivent les sons et les bruits, est qu'un bruit qui varie d'intensité est plus dérangeant qu'un bruit constant. C'est parce que le bruit qui varie force l'auditeur à une attention continue involontaire; il est impossible d'en faire abstraction.

Dans le livret intitulé «Drowning in Noise», mon collègue et moi-même avons mesuré l'effet produit en nous fondant sur une déviation normale de l'amplitude du son — tout est expliqué dans notre monographie en termes techniques —, même si ce n'est pas perceptible sur un sonomètre. Nous avons remarqué ceci: en quittant l'eau, l'amplitude sonore s'accroît. C'est un effet perceptif psychologique qui donne l'impression que la motomarine produit entre 12 et 15 décibels de plus, en moyenne, à cause de ce mouvement erratique.

En ajoutant les 8 à 10 décibels réels aux 12 à 15 décibels perçus, vous obtenez 20 à 25 décibels de plus, ce qui donne l'impression que le bruit est 4 à 6 fois plus fort. Voici comment ça fonctionne: lorsqu'on ajoute 10 décibels, on a la sensation que le bruit est deux fois plus fort. Lorsqu'on ajoute 20 décibels, soit deux fois plus, le bruit est quatre fois plus fort. À 25 décibels, on a l'impression que le bruit est six fois plus fort que celui d'un bateau hors-bord produisant le même volume sonore.

La conclusion de ceci est que non seulement une motomarine qui produit 80 décibels est plus bruyante qu'une embarcation hors-bord générant le même nombre de décibels, mais en plus, une motomarine donne l'impression physique d'être de 15 à 30 fois plus rapprochée qu'une autre embarcation située à la même distance. À chaque fois que vous doublez la distance par rapport à une source de bruit en eau libre, le niveau sonore diminue de 5 décibels. Si vous multipliez cela par 20, vous obtenez un résultat de 15 à 20 fois supérieur. Avec 6, cela devient 30. Imaginez deux embarcations dont l'une est 15 à 30 fois plus proche de vous que l'autre; vous aurez l'impression qu'elle fait beaucoup plus de bruit que celle qui se trouve plus loin.

Nous avons déjà entendu des gens se plaindre de la prise de règlements ou de la discrimination à l'encontre des motomarines. À ceux-là, je dirais que ce sont les constructeurs et fournisseurs de motomarines qu'il faut pointer du doigt, à cause d'une conception mécanique intrinsèquement bruyante et d'une stratégie de marketing à l'avenant. À quelques exceptions près, les niveaux de pollution sonore des motomarines sont plus élevés que ceux des autres bateaux, et la nuisance sonore est beaucoup plus aiguë et envahissante.

Cette combinaison dévastatrice sur les plans de la quantité et de la qualité appelle à une gouvernance proactive. Aux États-Unis, on commence à voir des collectivités investies du pouvoir de légiférer sur leur propre territoire. Si cela pouvait se faire également ici, cela profiterait non seulement à des millions de Canadiens qui considèrent les plans d'eau comme des havres de paix, de quiétude, de solitude et de rapprochement avec la nature, mais en plus, cela inciterait mon pays à en faire de même. Des millions de gens, partout en Amérique du Nord, vous seraient reconnaissants d'adopter cette mesure.

Senator Spivak: What about the new machines, which it is claimed are far less noisy?

Mr. Komanoff: That is my question, too. What about the new machines? Over the past several years, I have tried to get information from the counterpart in my country to the Canadian Marine Manufacturers Association — the Personal Watercraft Industry Association — to quantify and document the purported and highly touted reductions in noise from newer machines.

I would like to share something that I read in the *New York Times* in May 2002. The Executive Director of the PWIA in the United States had a letter published that claimed their machines were 70 per cent quieter than the 1998 models. I wrote her and asked for the basis of this claim and for the test information, evidence and documentation. This is a four-paragraph letter from her from May 28, 2002. I will read the first couple of sentences:

Dear Mr. Komanoff:

I am in receipt of your letter requesting more information on PWIA's assertion that today's PWCs are 70 per cent quieter than 1998 models. Unfortunately, I cannot share with you the basis for this fact because it is based on the manufacturer's proprietary information.

I was not asking for the engine design that achieved supposedly lower emission levels. I was simply asking for numbers, sound levels, test results, test protocols and anything that could document this important claim that is influencing public policy. I was turned aside. I do not know the exact nature of the correspondence, but around that same time, in the summer of 2002, Senator Spivak's office proffered a number of questions to the Canadian Marine Manufacturers' Association. I believe some of them were along the same lines, and my understanding is that no replies have ever been received.

We are operating in a vacuum. We are asked to take these assertions on faith. My own sense of things, based on anecdotal observation, because that is all I have to go on, is that any improvements in engine and craft design that would lead to lower sound emission levels are being eroded, if not entirely offset, by the constant evolution toward higher and higher horsepower craft, larger jet skis and greater seating capacity for more people, so that at the end of the day, there is no measurable improvement in newer models as compared to the earlier ones. Again, if that is not correct, show us the data, please.

Senator Spivak: I have one question, if I may. Some of the American research, I believe, shows that there are new soundless machines, but the old ones are still out there. They claim that, given present trends, it would take until about 2030 before all the old ones would be off the water. Do you have any information on that? Does that show up in any of your research?

Le sénateur Spivak: Qu'en est-il des nouvelles machines dont on prétend qu'elles sont beaucoup moins bruyantes?

M. Komanoff: C'est aussi la question que je me pose. Qu'en est-il des nouvelles machines? Au cours des dernières années, j'ai essayé d'obtenir des informations auprès de la Personal Watercraft Industry Association, qui est l'équivalent de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, pour quantifier et documenter les soi-disant réductions de bruit importantes pour les nouvelles machines.

J'aimerais vous lire un article paru dans le *New York Times* de mai 2002. La directrice générale de PWIA, aux États-Unis, a fait publier une lettre dans laquelle elle affirme que ses motomarines sont 70 p. 100 plus silencieuses que les modèles de 1998. Je lui ai écrit pour lui demander sur quelles bases elle se fondait pour faire une telle affirmation, ainsi que les résultats des tests effectués, les preuves et la documentation connexe. Le 28 mai 2002, elle m'a répondu dans une lettre de quatre paragraphes. Permettez-moi de vous en lire quelques lignes:

Cher monsieur Komanoff,

J'ai bien reçu votre lettre dans laquelle vous voulez des précisions au sujet de notre affirmation selon laquelle les motomarines que construit actuellement PWIA sont 70 p. 100 plus silencieuses que les modèles de 1998. Malheureusement, je ne peux vous communiquer cette information étant donné qu'elle est la propriété du fabricant.

Je ne lui demandais pas comment était conçu le moteur qui, soi-disant, était à l'origine de ces baisses d'émissions sonores. Je lui demandais simplement des chiffres, des niveaux de pression acoustique, les résultats de tests, les protocoles d'essai et tout autre document à l'appui de cette déclaration importante qui influence les politiques publiques. Ma demande est restée lettre morte. Je ne sais pas exactement ce qu'il s'est passé, mais à peu près au même moment, durant l'été 2002, le bureau du sénateur Spivak a envoyé une série de questions à l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques. Je crois que plusieurs d'entre elles allaient dans le même sens que les miennes et, d'après ce que je sais, Mme Spivak n'a pas non plus obtenu de réponse.

Il y a un vide juridique à combler. Selon moi, et si je me fonde sur mes observations anecdotiques — car c'est tout ce que j'ai —, toute amélioration pouvant être apportée au moteur et à la conception de l'embarcation dans le but de diminuer les niveaux d'émission sonore est sacrifiée, si ce n'est complètement négligée, au profit de la création d'embarcations toujours plus puissantes, de motomarines toujours plus grandes et plus spacieuses, de sorte qu'au bout du compte, il n'y a pas moyen de mesurer les améliorations apportées aux nouveaux modèles par rapport aux anciens. Je le répète, si ce qu'on dit est vrai, qu'on nous le prouve.

Le sénateur Spivak: J'aimerais vous poser une question, si vous me le permettez. Je crois que certaines recherches américaines ont révélé qu'il existe de nouvelles machines silencieuses; mais les anciennes sont toujours là. Étant donné les tendances actuelles, les vieilles motomarines disparaîtront complètement aux environs de 2030. Avez-vous des informations à ce sujet? En parlez-vous dans vos recherches?

Mr. Komanoff: I have not seen that information, but in “Drowning in Noise,” I looked at future years.

Senator Spivak: It is the complete transformation from the current two-stroke engine into —

Mr. Komanoff: Right. I did total noise projections based on certain schedules — perhaps that is a loaded word — of the introduction of newer machines with hypothetical reductions in decibel levels per machine. I basically found that by 2005, the increase in the number of jet skis in service — an increase in the total number of craft still in operation, even though sales appear to have peaked in the mid- to late-1990s — would more than offset the introduction of supposedly quieter models unless there were some profound revolution in design; and unless that revolution were reflected, or captured, in sales far more rapidly than any market penetration model would predict.

The Acting Chairman: The proposed legislation is designed in such a way that it gives options to persons who would like, as a group, to have PWCs prohibited in certain areas. Do you have similar legislation in the United States? If you do, how effective is it? Is it federal or state legislation?

Mr. Komanoff: The United States is a real patchwork when it comes to regulations in general, but particularly in regulating watercraft. New York State, where I live, enacted a “home rule” bill several years ago that I believe is very similar to Bill S-10. I may be walking on thin ice here, but it invests municipalities with the authority to regulate, or ban, if they choose to, the use of jet skis.

San Francisco has imposed a distance rule. The San Juan Islands, San Juan County in Northwest Washington, about 40 or 50 miles south of British Columbia’s Juan de Fuca Strait, banned jet skis entirely six years ago. That ban has held up against court challenges by the jet ski industry. In New York State, I believe several dozen municipalities have taken advantage of the authority granted by the legislature several years ago and have banned jet skis within their jurisdictions.

The Acting Chairman: It is state or municipal legislation that is being used in those cases.

Mr. Komanoff: Yes.

The Acting Chairman: It has been effective and has stood up to court challenges.

Mr. Komanoff: Yes, it has. Certainly, the bans in effect are clear enough. Nobody has tried to take a jet ski onto a lake within a banned jurisdiction and operate it.

M. Komanoff: Je ne connais rien de tel, mais dans Drowning in Noise, j’ai réalisé une étude prospective.

Le sénateur Spivak: Il y aura une transformation complète des moteurs à deux temps que nous connaissons actuellement vers...

M. Komanoff: C’est exact. J’ai fait des projections pour déterminer le niveau d’exposition totale au bruit en me fondant sur certains modèles — c’est peut-être un mot trop fort — d’introduction de nouvelles machines, en tenant compte des réductions hypothétiques du niveau des décibels. J’en suis arrivé à la conclusion que d’ici 2005, l’augmentation du nombre de motomarines en service — même s’il semble que les ventes aient atteint un sommet entre le milieu et la fin des années 90 — aura pour conséquence d’éliminer l’effet des modèles soi-disant silencieux, à moins qu’il y ait une révolution profonde dans la conception de ces machines et à moins que cette révolution soit reflétée ou traduite dans les ventes beaucoup plus rapidement que n’importe quel modèle de pénétration du marché ne pourrait le prédire.

La présidente suppléante: Le projet de loi proposé donne la possibilité aux groupes qui le voudraient d’interdire les motomarines dans certains secteurs. Existe-t-il une mesure législative semblable aux États-Unis? Si oui, en avez-vous mesuré l’efficacité et est-ce une mesure fédérale ou bien propre à un État?

M. Komanoff: En ce qui concerne la réglementation en général, et la réglementation applicable aux motomarines en particulier, il y a une grande disparité entre les différents États qui composent mon pays. L’État de New York, où je vis, a promulgué, il y a plusieurs années, une loi qui ressemble beaucoup au projet de loi S-10, je crois. Peut-être que je me trompe en disant cela, mais je pense que cette loi investit les municipalités du pouvoir de réglementer ou de bannir, si elles le souhaitent, l’utilisation des motomarines.

San Francisco a imposé des normes quant à la distance à respecter. Les îles San Juan, dans le comté de San Juan, au nord-ouest de l’État de Washington, à environ 40 ou 50 milles au sud du détroit de Juan de Fuca, en Colombie-Britannique, ont complètement banni les motomarines il y a six ans. Cette interdiction est demeurée en vigueur malgré les contestations judiciaires de l’industrie des motomarines. Dans l’État de New York, je crois que plusieurs dizaines de municipalités se sont prévalues du pouvoir qui leur est conféré par la loi depuis plusieurs années et ont interdit les motomarines sur leur territoire.

La présidente suppléante: Ce sont donc des lois étatales ou municipales qui sont appliquées dans les cas que vous venez de citer.

M. Komanoff: Oui.

La présidente suppléante: Elles se sont avérées efficaces et ont même résisté à des contestations judiciaires.

M. Komanoff: Effectivement. Ce qui est certain, c’est que les interdictions en vigueur sont très claires. Personne ne s’est risqué à se promener en motomarine sur un lac où c’était interdit.

The Acting Chairman: Are there statistics to indicate how that has affected the sales of PWCs?

Mr. Komanoff: It cannot be good for the jet ski industry. My own sense of the economics is that people who are no longer able to use a jet ski at their favourite spot do not leave the lake and take up bowling, as may have been suggested. Rather, they switch to another form of water recreation, whether motorized, non-motorized or both. People who like to be on the water, like to be on the water. If you take away the ability to use a jet ski, they will not abandon the water for the rest of their lives. They will find some other way to enjoy the water, hopefully in a way that would be more compatible with the desires of the other 98 per cent of people who want to use that lake but who, under the present circumstance, feel that their enjoyment is impaired by the noise, the danger and the spectacle of people using jet skis.

Senator Spivak: I have another question, based on what you are saying.

In that court case, it was specifically and properly defended that jet skis are not like other boats. Do you recall that case?

Mr. Komanoff: I am not familiar enough with the twists and turns of that litigation.

Senator Spivak: That is easily researched. None of the national parks allow jet skis.

Mr. Komanoff: I am sorry that I left that out. The national parks are under federal jurisdiction. There are several dozen U.S. national parks, monuments, seashores and wildlife refuges that have significant water bodies. People have been accustomed, over the last 10 or 15 years, to using jet skis. During the Clinton administration, many of those were declared off-limits and others were declared off-limits with a grace period. I believe that the great majority of those bans, or pending bans, are actually in effect or going into effect. Thus, a great number of those national parks, seashores, monuments, et cetera, either do not, or soon will not, allow the operation of jet skis.

The Acting Chairman: Thank you, Mr. Komanoff.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, May 8, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 9:00 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Mira Spivak (*Deputy Chairman*) in the Chair.

La présidente suppléante: Existe-t-il des statistiques indiquant l'effet produit sur les ventes de motomarines?

M. Komanoff: Ce n'est certainement pas bon pour l'industrie. Mais, selon moi, ce n'est pas parce que les gens ne peuvent plus conduire de motomarines sur leur plan d'eau préféré, qu'ils vont se mettre à jouer aux quilles. Ils pratiqueront un autre sport nautique, motorisé ou non. Les gens qui aiment l'eau s'en passent difficilement. Même si vous leur interdisez de conduire des motomarines, ils n'abandonneront pas l'eau jusqu'à la fin de leurs jours pour autant. Ils trouveront une autre façon de s'amuser, plus compatible, espérons-le, avec les désirs des 98 p. 100 des gens qui veulent profiter des plans d'eau, mais qui, dans les circonstances actuelles, se considèrent lésés à cause des nuisances sonores, des dangers et du spectacle affligeant qu'offrent les motomarines.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre question, inspirée de ce que vous venez de dire.

Est-ce que la décision du tribunal disait précisément que les motomarines ne sont pas comme les autres embarcations? Vous souvenez-vous de cette affaire?

M. Komanoff: Je n'en connais pas assez les détails.

Le sénateur Spivak: C'est facile à trouver. Aucun parc national n'autorise les motomarines.

M. Komanoff: J'ai oublié de vous dire quelque chose; je vous prie de m'en excuser. Les parcs nationaux sont sous juridiction fédérale. Aux États-Unis, il y a plusieurs dizaines de parcs nationaux, de lieux historiques, de rivages et de réserves fauniques qui comptent d'importants plans d'eau. Au cours des 10 ou 15 dernières années, les gens se sont habitués à conduire des motomarines. Durant l'administration Clinton, beaucoup de ces sites sont devenus protégés et d'autres ont été déclarés interdits d'accès avec une période de grâce. Je crois que la grande majorité de ces interdictions sont en vigueur ou sont sur le point de le devenir. Par conséquent, beaucoup de ces parcs nationaux, de ces rivages, de ces lieux historiques, et cetera, interdisent déjà ou interdiront bientôt les motomarines.

La présidente suppléante: Je vous remercie, monsieur Komanoff.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 8 mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour examiner en vue d'en faire rapport de nouvelles questions relevant de son mandat (mise en oeuvre de Kyoto).

Le sénateur Mira Spivak (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

[English]

The Deputy Chairman: With us is Ms. Louise Comeau from the Federation of Canadian Municipalities. Please give us your presentation. We will then have questions.

Ms. Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development, Federation of Canadian Municipalities: Honourable senators, thank you for taking an interest in this very important subject, and for giving me the opportunity to talk to you about the issues emerging from the implementation of the Kyoto Protocol.

The Federation of Canadian Municipalities has been active on climate change since 1995, starting with a small program called the 20 Per Cent Club that has now grown to include 108 communities under our Partners for Climate Protection initiative.

More than half of Canada's population resides in PCP communities with each of them at different stages of engagement ranging from passing resolutions committing to greenhouse gas reductions to completing inventories, setting targets and developing and executing corporate and community action plans.

FCM with Environment Canada managed the municipalities' table; one of 16 issues tables formed in 1998-1999 to assess options for implementing the Kyoto Protocol. The municipalities' table was unique because it focussed on identifying opportunities, and it worked to identify the co-benefits of cutting greenhouse gas emissions, especially improvements to air quality.

The table concluded that municipal governments, directly and indirectly, control or influence up to one-half of Canada's greenhouse gas emissions and that municipal governments could directly and indirectly contribute up to one-quarter of the Kyoto target.

Municipal governments can reduce greenhouse gas emissions through land-use planning, energy and transportation planning, transit investments, infrastructure design, green procurement, building retrofits, water conservation, solid waste diversion, renewable energy investments and engagement of the citizens. Essentially, you cannot do it without us.

Our conclusion was that climate protection requires sustainable community development. That was a fundamental shift in the thinking around climate change at the time. It was not simply another add-on environmental issue; it is fundamental to quality of life and sustainable community development.

[Traduction]

La vice-présidente: Nous accueillons aujourd'hui Mme Louise Comeau, de la Fédération canadienne des municipalités. Madame, si vous voulez bien nous faire votre exposé, nous aurons ensuite des questions à vous poser.

Mme Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables, Fédération canadienne des municipalités: Honorables sénateurs, je vous remercie de vous intéresser à une question aussi importante ainsi que de m'avoir invitée à vous entretenir de questions découlant de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

Depuis 1995, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) joue un rôle actif en ce qui concerne les changements climatiques. Elle a commencé par créer un petit programme, le Club des 20 p. 100, qui a pris de l'ampleur et s'intitule maintenant Partenaires pour la protection du climat (PPC).

Plus de la moitié de la population canadienne vit dans des collectivités du PPC, chacune d'entre elles ayant atteint des stades différents d'engagement, allant de l'adoption de résolutions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre à la réalisation d'inventaires, à l'établissement de cibles, de même qu'à l'élaboration et à l'exécution de plans d'action organisationnels et communautaires.

La FCM, de concert avec Environnement Canada, a assuré l'administration de la Table des municipalités, une des 16 tables de concertation formées en 1998-1999 afin d'évaluer les différentes options de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. La Table des municipalités était unique en ce sens qu'elle était axée sur la définition des possibilités et qu'elle s'efforçait de cerner les avantages concomitants de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment l'amélioration de la qualité de l'air.

La Table a conclu que les gouvernements municipaux contrôlent directement et indirectement jusqu'à la moitié des émissions des émissions de gaz à effet de serre du Canada ou influent sur celles-ci et qu'ils pourraient contribuer directement et indirectement à atteindre jusqu'au quart des objectifs fixés à Kyoto.

Les gouvernements municipaux peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à l'aménagement du territoire, à la planification de l'énergie et du transport, au transport en commun, à la conception des infrastructures, à l'approvisionnement écologique, à la modernisation des immeubles, à la conservation des eaux, à la récupération des déchets solides, aux investissements dans les énergies renouvelables et à l'engagement des citoyens. Essentiellement, il est impossible de le faire sans nous.

Nous en sommes venus à la conclusion que la protection du climat exige le développement durable des collectivités. Cela a représenté un virage fondamental dans notre façon de voir le changement climatique à l'époque. Il ne s'agissait pas simplement d'une autre question environnementale. On envisageait plutôt un changement fondamental qui améliorerait la qualité de vie et favoriserait le développement durable des collectivités.

It was this recognition and integrated thinking that led in 2000, and again in 2001, to FCM receiving endowments from the Government of Canada totalling \$250 million to establish the Green Municipal Funds. The enabling fund provides grants for up to one-half the cost of feasibility studies, and the investment fund provides low-interest loans for projects.

To date, the funds have approved almost \$40 million in loans and grants and leveraged \$135 million in economic activity. The funds invest in green infrastructure projects in energy and energy services, water, solid waste, transportation and sustainable community planning.

The Green Funds are working to cut greenhouse gas emissions. Almost one-half of the approved projects are aimed at reducing greenhouse gas emissions, and we expect to contribute up to 10 million tons of reductions within the Kyoto period.

PCP communities could contribute a further 10 million tons of reductions with the right kind of support through infrastructure spending and citizen engagement programs.

FCM 1,000 member municipal government members represent large cities, towns, and rural and remote communities. As a result, FCM brings to the climate change issue the same national tensions so evident in the days leading to ratification of the Kyoto Protocol.

FCM, through its democratic processes, secured more than 200 council resolutions in favour of ratification and 45 against leading up to FCM's 2002 annual conference. A resolution at that conference secured more than 80 per cent endorsement of ratification given some important conditions.

The two most important conditions were that no region of the country bear an unreasonable cost related to reducing greenhouse gas emissions, and that sink credits be allocated fairly to farmers reflecting the rural nature of some of our members.

With ratification behind us FCM is now working to ensure that its conditions apply to implementation. With that in mind, FCM and the City of Regina hosted two weeks ago a meeting of Partners for Climate Protection communities that attracted over 100 municipal staff and politicians from 45 communities.

In your kits you have the communiqué and recommendations from that meeting, as well as the list of participating communities.

The key conclusion was that federal and provincial-territorial governments must partner with municipal governments to implement the Kyoto Protocol. Municipal governments have

Cette prise de conscience et cette intégration des réflexions ont valu à la FCM de recevoir en 2000 et, à nouveau, en 2001 des fonds du gouvernement du Canada totalisant 250 millions de dollars afin d'établir les Fonds municipaux verts. Le Fonds d'habilitation municipal vert offre des subventions pouvant représenter jusqu'à la moitié du coût des études de faisabilité, alors que le Fonds d'investissement municipal vert offre des prêts à faible intérêt pour l'exécution de projets.

Jusqu'ici, les Fonds ont approuvé près de 40 millions de dollars de prêts et de subventions et ont permis de produire une activité économique de 135 millions de dollars. Les Fonds investissent dans des projets d'infrastructure écologique se rattachant à l'énergie et aux services énergétiques, à l'eau, aux déchets solides, au transport et à l'aménagement de collectivités durables.

Les Fonds municipaux verts contribuent à réduire les émissions des gaz à effet de serre. Presque la moitié des projets approuvés visent à réduire ces émissions, et nous prévoyons des réductions de 10 millions de tonnes au cours de la période d'application du Protocole de Kyoto.

Les municipalités de PPC pourraient contribuer 10 millions de tonnes supplémentaires si elles recevaient un appui approprié grâce à des investissements dans l'infrastructure et à des programmes de participation des citoyens.

Les mille gouvernements municipaux membres de la FCM représentent les grandes villes, de petites municipalités et les collectivités rurales et éloignées. Les débats entourant les changements climatiques s'accompagnent donc des mêmes tensions nationales qui se sont si clairement manifestées dans les jours précédant la ratification du Protocole de Kyoto.

Par l'entremise de ses processus démocratiques, la FCM a obtenu plus de 200 résolutions de conseils en faveur de la ratification et 45 contre celle-ci avant la tenue de sa conférence annuelle de 2002. Une résolution en faveur de la ratification a été adoptée lors de la conférence et appuyée par plus de 80 p. 100 des membres, sous réserve de certaines conditions importantes.

Les deux conditions les plus importantes étaient qu'aucune région du pays n'assume des coûts déraisonnables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et que des crédits au titre des puits soient répartis équitablement parmi les agriculteurs, de manière à refléter la nature rurale de certains de nos membres.

La ratification étant chose faite, la FCM s'efforce actuellement de faire en sorte que ses conditions s'appliquent à la mise en oeuvre. C'est dans cet esprit que la FCM et la ville de Regina ont accueilli, il y a deux semaines, une rencontre des Partenaires pour la protection du climat qui a attiré plus de 100 employés et élus municipaux venus de 45 collectivités.

Dans votre trousse d'information, vous trouverez le communiqué et les recommandations issus de cette rencontre, de même qu'une liste des collectivités participantes.

L'essentiel à retenir, c'est qu'il faut que les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux forment des partenariats avec les gouvernements municipaux pour mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto. Les gouvernements municipaux ont une expérience

essential experience in citizen engagement and should be a critical partner in delivering the 1-tonne challenge and other public awareness programs.

The partners for Climate Protection Program at FCM is a very small program focused on capacity building, peer teaching, et cetera. It has been funded at a very low level that will come to an end at the end of this fiscal year. Therefore, the first recommendation focuses on expanding and continuing to support the Partners for Climate Protection program.

The recommendations suggest engaging municipal governments in the design and exclusion of the One-Tonne Challenge and other citizen engagement campaigns; providing start up funding to community groups and stewardship initiatives; inspiring market transformation and behaviour change through public education and association with incentives and regulatory changes; providing more and ongoing public education and outreach to associate greenhouse gas emissions reductions with more commonly sought benefits like reduced costs and clean air; and develop and implement recognition programs. This might sound like a soft thing but in fact we have found one of our most successful initiatives is our awards program that gives national recognition to what is happening on the ground.

Other recommendations suggest targeting child and youth programming for greenhouse gas emission reductions; partnering with municipal governments and utilities to actually deliver the One-Tonne Challenge and community engagement programs; and encouraging municipal and utility partnerships to support neighbourhood challenges.

Another conclusion from the meeting is that there is a need to integrate greenhouse gas requirements into all programs and initiatives including the new 10-year infrastructure program. It would be unfortunate if that 10-year program now funded at \$3 billion, with increase over the 10-year period, were to fail to invest in greenhouse gas reductions.

There is support for national standards such as stronger building codes, performance based funding, such as tying transit funding to transit support of land use planning, and full-cost recovery, particularly for water, transportation and waste management systems. Pollution prevention through watershed planning, demand side management versus new supply and life cycle management of products were identified as essential.

essentielle en matière d'engagement des citoyens et devraient donc être des partenaires importants pour promouvoir le Défi d'une tonne et d'autres programmes de sensibilisation du public.

Le programme Partenaires pour la protection du climat de la FCM est très petit. Il est axé sur l'acquisition d'une capacité, sur l'enseignement aux pairs et ainsi de suite. Il a été financé à un très faible niveau, financement qui prendra fin à la fin du présent exercice. Par conséquent, la première recommandation est d'élargir le programme et de continuer à l'appuyer.

Les recommandations proposent d'engager les gouvernements municipaux dans la conception et l'exclusion du Défi d'une tonne et d'autres campagnes visant à obtenir la participation de la population; d'offrir des fonds de démarrage à des groupes communautaires et à des initiatives d'intendance; d'inspirer une transformation du marché et un changement de comportement grâce à des programmes d'information publique liés à des incitatifs et à des changements de réglementation; d'offrir plus de programmes permanents d'information publique et de rayonnement de manière à établir un lien entre les réductions des émissions de gaz à effet de serre et des avantages plus couramment recherchés comme une réduction des coûts et un air propre; et d'élaborer et de mettre en oeuvre des programmes de reconnaissance. Cela pourrait vous sembler anodin mais, en réalité, nous avons constaté qu'une de nos initiatives les plus réussies était notre programme de prix reconnaissant à l'échelle nationale ce qui se fait sur le terrain.

Parmi les autres recommandations, il est proposé de viser les enfants et les jeunes pour les réductions des émissions de gaz à effet de serre; d'établir des partenariats avec les gouvernements municipaux et les services publics pour vraiment atteindre l'objectif d'une tonne et exécuter des programmes d'engagement communautaire; et d'encourager les partenariats entre les municipalités et les services publics en vue d'appuyer les initiatives locales.

Une autre conclusion de cette rencontre, c'est qu'il faut intégrer les exigences visant la réduction des gaz à effet de serre à tous les programmes et à toutes les initiatives, y compris au nouveau Programme d'infrastructure s'échelonnant sur dix ans. Il serait malheureux qu'un programme de dix ans actuellement financé au coût de 3 milliards de dollars et dont le financement doit s'accroître sur la période de dix ans n'investisse pas dans des réductions des gaz à effet de serre.

Il existe un appui pour des normes nationales comme des codes du bâtiment plus stricts, un financement axé sur le rendement, par exemple en rattachant le financement du transport en commun à un aménagement du territoire favorable au transport en commun, et le recouvrement intégral des coûts, plus particulièrement en ce qui concerne les systèmes d'aqueduc, de transport et de gestion des déchets. La prévention de la pollution grâce à la planification des bassins hydrographiques, à une gestion de la demande plutôt qu'à l'accroissement de l'offre et à une gestion du cycle de vie des produits a été jugée essentielle.

You might wonder why I am talking about waste. The waste management system contributes significantly to greenhouse gas emissions, and recycling and waste diversion programs contribute significantly to reductions.

Organics in landfill are generating methane. We have a 50-year supply of methane emitting from landfills in Canada that could be captured, destroyed and used for electricity. Recycling programs displace the use of virgin materials in the manufacture of products, which requires less energy. Therefore, the waste management system is a fundamental part of meeting the Kyoto target.

The PCP communities also support tax incentives for renewable energy, tax free transit passes, advanced technology vehicles and GST rebates. Municipal governments want to be consulted on the design of the emissions trading and offsets system because they have so much land fill gas that could contribute to credits.

Of course, not every municipality is ready to implement all of the recommendations immediately. Citizens remain stumbling blocks to pricing mechanisms that better reflect costs. However, we have a clear understanding of where we need to go and support from an important core group of municipal staff and politicians.

The Climate Change Plan for Canada will not achieve its goals without partners. Municipal governments, through their power to convene can engage stakeholders in all of the sectors. Municipal governments can convene stakeholders in all of the sectors, residential, commercial, industrial and citizen groups. Therefore, they become fundamental to executing the plan and achieving sustainable community development.

While the Green Funds were established in recognition of the important role of municipal governments in sustainability and climate protection, they are not enough to meet the needs or the potential.

This is why I speak to the issue of the infrastructure program and other federal and provincial programs. It is critical that greenhouse gas reductions become embedded in all of them.

The other opportunity that could be missed is to not engage municipal governments in the design and execution of the One-Tonne Challenge public education programs and the infrastructure program.

At the moment, municipal governments are not being engaged in the design of the education and outreach programs or the One-Tonne Challenge, nor the offset and trading programs. FCM

Vous vous demandez peut-être pourquoi je parle de déchets. Le régime de gestion des déchets contribue sensiblement à la production de gaz à effet de serre, alors qu'à l'inverse, le recyclage et les programmes de réacheminement des déchets contribuent sensiblement à leur réduction.

La matière organique qui se trouve dans les décharges municipales produit du méthane. Au Canada, les décharges renferment un approvisionnement de 50 ans en méthane qui pourrait être capté, détruit et utilisé pour produire de l'électricité. Les programmes de recyclage évitent d'utiliser de nouvelles matières premières pour la fabrication de produits, ce qui exige moins d'énergie. Par conséquent, le régime de gestion des déchets est fondamental pour l'atteinte des objectifs de Kyoto.

Les collectivités du PPC appuient aussi des stimulants fiscaux pour les énergies renouvelables, des laissez-passer détaxés, des véhicules utilisant les technologies de pointe et le remboursement de la TPS pour inciter les consommateurs à faire leur part. Les gouvernements municipaux veulent également être consultés sur la conception du régime d'échange des droits d'émissions et de compensation étant donné que la capture des gaz d'enfouissement peut entraîner d'importants crédits relatifs au carbone.

Naturellement, ce ne sont pas toutes les municipalités qui sont prêtes à mettre en oeuvre immédiatement toutes les recommandations. Les citoyens restent le principal obstacle à l'établissement de prix qui reflètent mieux l'ensemble des coûts. Toutefois, nous avons une très bonne idée de ce qu'il faut faire et nous jouissons de l'appui d'un groupe important d'employés et d'élus municipaux.

Le Plan du Canada sur les changements climatiques n'atteindra pas ses objectifs sans partenaires. Les gouvernements municipaux, grâce à leur pouvoir de convocation et compte tenu de leurs responsabilités, sont des acteurs essentiels pour réunir les intervenants de tous les secteurs. Les gouvernements municipaux peuvent rassembler les intéressés de tous les secteurs (résidentiel, commercial et industriel) et des groupes de citoyens. Par conséquent, ils prennent une importance primordiale dans l'exécution du plan et dans la réalisation du développement de collectivités viables.

Bien qu'ils aient été établis en reconnaissance du rôle important que jouent les gouvernements municipaux dans le développement durable et la protection du climat, les fonds verts ne sont pas suffisants pour répondre aux besoins ou pour réaliser le plein potentiel.

C'est pourquoi j'aborde la question du programme des infrastructures et d'autres programmes fédéraux et provinciaux. Il est essentiel que les réductions des gaz à effet de serre soient intégrées dans tous ces programmes.

On pourrait aussi rater une bonne occasion de faire participer les gouvernements municipaux à la conception et à l'exécution du programme des infrastructures et des programmes d'information publique concernant le Défi d'une tonne.

Pour l'instant, les gouvernements municipaux ne sont pas invités à participer activement à la conception des programmes de sensibilisation et d'extension, pas plus qu'au Défi d'une tonne et

and its PCP communities remain ready to contribute and have shown in a proactive way, through its green fund projects and the recent meeting in Regina, that we have something to offer that advances a number of national strategic priorities.

An integrated approach to implementing the Kyoto Protocol could contribute to achieving other environmental goals, like clean air and clean water, to the innovation and competitiveness agendas and, of course, to quality of life. It would be a shame to miss such an opportunity.

Senator Milne: I am most impressed with your presentation. There is no doubt that municipal governments are, in effect, where the rubber hits the road. You are the organizations that deal with people much more so than any other level of government. If there is to be implementation of the Kyoto Protocol and this One-Tonne Challenge the points you have made here are very valuable. I encourage you to suggest ways in which the federal government can relate to the municipalities.

How do you define "sustainable community development"?

Ms. Comeau: We just completed focus groups across the country with 60 municipal staff and elected officials and asked them that very question. We had started timidly with focusing on "sustainable community development" being defined as the efficient use of resources generating the least amount of waste while providing a high quality of service to communities. We want to provide high quality services and we want to do that in ways that prevent pollution and generate the least amount of waste.

Our members are ready for more. They are ready for FCM to lead them toward a broader perspective on sustainability that reflects sustainability from the social and economic perspective.

We are well defined on the economic side; all of our environmental initiatives are designed to generate dollar savings in the operation of municipal governments. We have not reflected well enough on how much we contribute to the social dimension of community life, whether it is through job creation, community engagement, citizen programs and so on.

Clearly, it is about efficient use of resources generating the least amount of pollution, but it is also about community economic development and engaging on the social side.

Our members are prepared for much more about how Canadian municipalities nest in the national and international forums. They are quite advanced in their understanding that no one community can be sustainable, because a truly sustainable community lives within its own means; it does not make an

aux programmes de compensation et d'échange. La FCM et les collectivités du PCC sont toujours prêtes à collaborer et elles ont démontré de façon proactive, au moyen des projets financés par les Fonds verts et à la récente rencontre de Regina, qu'elles ont un rôle à jouer pour atteindre un certain nombre d'objectifs stratégiques prioritaires.

Une approche intégrée visant à mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto pourrait contribuer à réaliser d'autres objectifs environnementaux comme l'air pur et l'eau potable, aux programmes d'innovation et de concurrence et, naturellement, à la qualité de vie. Ce serait dommage de laisser passer une si belle occasion.

Le sénateur Milne: J'ai été très impressionnée par votre exposé. Les gouvernements municipaux sont assurément plus près de l'action. Vous êtes ceux qui traitent avec les gens, beaucoup plus que les autres ordres de gouvernement. Si l'on veut mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto et réaliser l'objectif d'une tonne, les points que vous avez fait valoir sont très précieux. Je vous encourage à suggérer des moyens grâce auxquels le gouvernement fédéral peut établir des rapports avec les municipalités.

Comment définissez-vous le «développement de collectivités viables»?

Mme Comeau: Nous venons tout juste d'achever une consultation pancanadienne auprès de groupes représentant 60 employés et élus municipaux, et c'est justement la question que nous leur avons posée. Au début, le «développement de collectivités viables» a été défini, bien timidement, comme étant l'utilisation efficace de ressources engendrant le moins de déchets possible tout en offrant un service de grande qualité aux collectivités. Nous souhaitons offrir des services de grande qualité et le faire de manière à prévenir la pollution et à produire le moins de déchets possible.

Nos membres sont disposés à envisager davantage. Ils sont prêts à embrasser une définition plus globale de la viabilité que ce que suggérerait la FCM, une définition qui reflète la durabilité d'un point de vue tant social qu'économique.

La dimension économique de la durabilité est bien définie. En effet, toutes nos initiatives environnementales sont conçues pour faire économiser de l'argent sur le plan du fonctionnement du gouvernement municipal. Par contre, nous n'avons pas suffisamment réfléchi à notre contribution à la dimension sociale de la vie communautaire, que ce soit par création d'emplois, par engagement communautaire, par des programmes destinés aux citoyens et ainsi de suite.

De toute évidence, ce développement a un rapport avec l'utilisation efficace de ressources engendrant le moins de pollution possible, mais il concerne aussi le développement économique de la collectivité et l'engagement social.

Nos membres sont disposés à faire beaucoup plus sur les tribunes nationales et internationales. Ils comprennent fort bien qu'aucune collectivité ne peut à elle seule être viable, parce qu'une véritable collectivité viable vit selon ses moyens, qu'elle ne fait de sa géographie une empreinte écologique. C'est impossible. Nous

ecological footprint out of its geography. That is impossible. We are an integrated world. They want us to help them assess their ecological footprint, and the effect they are having on their neighbours' community. They want to know how they can contribute to the global situation around sustainability?

That is advanced thinking and we are quite excited about it because it opens the door for us to expand the way that we deal with Canadian municipal governments.

Senator Milne: Have you come up with a report of this work?

Ms. Comeau: We have a draft report from the consultants. This will allow us to redefine our own definitions and our own materials. I would be happy to share it with members of the committee.

Senator Milne: It would be valuable for us to have a copy of that report.

I come from Brampton and of course you know Toronto's problems with its garbage. I do not see many communities actively doing anything to harness the methane from their garbage and to use that to create power.

Do you know of any communities that are converting methane into power? Do you know of any fast, easy, cheap and portable power stations that can be moved from garbage dump to garbage dump to convert the methane into power?

Ms. Comeau: There are a number of communities looking at landfill gas capture and have in fact already captured their landfill. With the green funds we probably have about a dozen communities right now looking at their options, and in fact we have two important pilot projects.

We have done a lot of analysis on this subject, and on what is it going to take to advance this program. There are two issues on the table. Most municipal governments are not required by legislation to deal with emissions from landfills. Those that are required to deal with emissions are only the very big ones and they are not grandfathered. It is for the future. Therefore most landfill sites are not required to capture their emissions. Municipal governments do not have an incentive to actually do anything about it. Methane is 21 times more powerful than carbon dioxide, so if you simply capture it and flare it you already have a significant environmental benefit. You have gone from 21 to one in terms of carbon dioxide.

My hope is that every single site in Canada will be viable for utilization, which is actually taking that gas and not just flaring it but also using it for electricity. It turns out that is the smaller opportunity. There are fewer sites, perhaps less than a dozen sites where they are big enough, where there is enough gas to generate electricity, and where they are close to anything that can utilize it. What you are doing is looking for a landfill site that has something adjacent that can actually use the electricity or a utility that will buy the electricity.

vivons dans un monde intégré. Elles souhaitent que nous les aidions à évaluer leur empreinte écologique et l'effet qu'elles ont sur les collectivités voisines. Elles veulent savoir comment elles peuvent contribuer à la situation globale, sur le plan de la viabilité.

C'est là une attitude très ouverte qui nous excite beaucoup parce qu'elle ouvre la porte à une expansion des moyens grâce auxquels nous traitons avec les gouvernements municipaux canadiens.

Le sénateur Milne: Avez-vous produit un rapport sur ces travaux?

Mme Comeau: Les consultants nous ont remis une ébauche de rapport. Elle nous permettra de redéfinir nos propres définitions et nos propres documents. J'en partagerai volontiers les résultats avec les membres du comité.

Le sénateur Milne: Il nous serait très utile d'avoir un exemplaire de ce rapport.

Moi-même, je suis de Brampton et, naturellement, vous êtes au courant des problèmes que posent les déchets à Toronto. Que je sache, il n'y a pas beaucoup de collectivités qui cherchent à récupérer le méthane de leurs déchets et à l'utiliser pour produire de l'électricité.

En connaissez-vous? Existe-t-il des mini-centrales rapides, faciles à utiliser et bon marché qui peuvent être déplacées d'une décharge à une autre pour transformer le méthane en électricité?

Mme Comeau: Plusieurs collectivités envisagent de récupérer le gaz de leurs décharges et l'ont déjà fait. Grâce aux fonds verts, il y a probablement une douzaine de collectivités environ qui pour l'instant examinent leurs options, et deux importants projets pilotes sont en cours.

Nous avons beaucoup analysé le sujet et réfléchi à ce qu'il faudra faire pour faire progresser le programme. Deux questions se posent. La plupart des gouvernements municipaux ne sont pas tenus par la loi de régler le problème des émissions provenant des décharges. Les seuls qui sont obligés de le faire sont les très grandes municipalités, et il n'existe pas de droits acquis. C'est une question pour l'avenir. Par conséquent, la plupart des lieux de décharges ne sont pas tenus de capter leurs émissions. Les gouvernements municipaux ne sont pas encouragés à vraiment agir à cet égard. Le méthane est 21 fois plus puissant que le dioxyde de carbone, de sorte que si vous vous contentez de le piéger et de le faire brûler, vous avez déjà réalisé un important avantage sur le plan environnemental. La puissance du gaz est passée de 21 à un.

Ce que j'espère, c'est que chaque décharge au Canada sera viable, et par là j'entends que l'on ne se contentera pas d'en faire brûler le gaz, mais qu'on s'en servira pour produire de l'électricité. Il s'avère que c'est là la probabilité moindre. Il existe peu de décharges, peut-être moins d'une douzaine, qui sont suffisamment importantes, où il y a suffisamment de gaz pour produire de l'électricité et qui se trouvent à proximité d'un éventuel utilisateur

We have one project in Waterloo, where the city is earning a royalty from the company that is capturing the methane from the landfill site. In exchange for the royalty they give the carbon rights to the company. The company generates electricity that it sells to Ontario power, and they forward the carbon credits to Ontario Power Generation.

We have two pilots underway with an engineering firm and with a commodity trading company. We have assessed the carbon value of the methane that we calculate we can capture at two sites in Nanaimo and Fraser Fort George, and based on the calculation of the carbon and the current market price of between \$1 and \$3 a ton, we advance the money to the communities to do the capture and flare project; they advance no money at all. We own the carbon rights for the period that the money is outstanding and will sell the carbon in order to repay the money. Once that is over, the carbon goes to the community and the community can choose to do with it as it wishes.

We think this is a vehicle for tapping the potential of landfill across the country. It will work only if municipal landfill gas is allowed to participate in the offset trading program. There is some discussion and debate about whether or not that will actually occur. We are part of that discussion and hopefully that will remain on the table.

There is significant potential but not all of it is on the utilization side. We could certainly share a list because we know the communities that are working on this and we have a pretty good idea of who will do what.

Senator Milne: That would be good for us as well.

The Deputy Chairman: Do you get the money back that you advanced? Have you asked any private funders to get into this program?

Ms. Comeau: This is what we are doing right now. We have the two pilot projects and we have advanced the money. We expect to announce our first trades this summer. The company that is selling the carbon credits is Natsource and we have private sector buyers now lining up to buy that methane.

Senator Merchant: You mentioned Regina, which is where I am from. I heard on the news a couple of days ago that the Government of Saskatchewan is interested in making a deal with the City of Regina to capture methane. Do you know anything about that?

Ms. Comeau: While we were in there were discussions in progress. Regina announced a commitment to buy 10 per cent of its electricity from green power. A number of things are going on, although we have not heard the exact details.

de cette électricité. Ce qu'il faut faire, c'est examiner les décharges près desquelles se trouvent des installations qui peuvent vraiment utiliser l'électricité ou un service public qui achèterait l'électricité.

Nous avons un projet du genre à Waterloo, où la ville touche des redevances de l'entreprise qui capte le méthane de sa décharge. En échange de cette redevance, elle cède les droits de carbone à l'entreprise. Ainsi, l'entreprise produit de l'électricité qu'elle vend à Ontario Power et elle transmet les crédits de carbone à Ontario Power Generation.

Deux projets pilotes sont en cours, un avec une entreprise d'ingénierie et un autre avec une entreprise d'opérations sur marchandises. Nous avons évalué la valeur en carbone du méthane que nous estimons pouvoir capter à deux emplacements, soit à Nanaimo et à Fraser Fort George, et d'après le calcul des quantités et le cours actuel du marché qui varie entre 1 \$ et 3 \$ la tonne, nous avançons l'argent aux collectivités pour qu'elles exécutent un projet de capture et de combustion; elles n'avancent aucun fonds. Nous détenons les droits sur le carbone pour la période pendant laquelle l'argent nous est dû et nous vendons le carbone pour nous rembourser. Une fois que c'est fait, le carbone appartient à la collectivité qui est libre d'en faire ce qu'elle veut.

À notre avis, il s'agit-là d'un moyen de réaliser le potentiel des décharges un peu partout au pays. La formule ne sera efficace que si l'on accepte que le gaz des décharges municipales fasse partie du programme d'échange et de compensation. La question de savoir si cela se produira suscite un certain débat. Nous en faisons partie et, avec un peu de chance, cette possibilité ne sera pas mise de côté.

Il existe un grand potentiel, mais il n'est pas tout du côté de l'utilisation. Nous pourrions certes partager avec vous une liste parce que nous connaissons les collectivités qui travaillent à cette question et nous avons une assez bonne idée de qui fera quoi.

Le sénateur Milne: Cela nous serait également utile.

La vice-présidente: Récupérez-vous l'argent que vous avez avancé? Avez-vous invité des sources privées de financement à faire partie du programme?

Mme Comeau: C'est ce que nous sommes en train de faire. Nous avons deux projets pilotes et nous avons avancé l'argent. Nous prévoyons annoncer nos premiers échanges cet été. L'entreprise qui vend les crédits de carbone est Natsource. Des acheteurs du secteur privé commencent à manifester un certain intérêt.

Le sénateur Merchant: Vous avez mentionné Regina, la ville d'où je viens. J'ai entendu aux nouvelles, il y a quelques jours, que le gouvernement de la Saskatchewan aimerait conclure un marché avec la ville de Regina en vue de capter le méthane. En avez-vous entendu parler?

Mme Comeau: Pendant que nous étions là, les discussions étaient en cours. Regina a annoncé qu'elle s'engageait à acheter 10 p. 100 de l'électricité produite par cette énergie verte. Plusieurs choses sont en cours, bien que nous n'en connaissions pas tous les détails.

Senator Finnerty: Public transportation is needed to reduce emissions. Can you think of any way that we can encourage people who have two or three cars per family to take public transportation? California has great difficulty encouraging people to do use public transportation.

Ms. Comeau: This will be one of the most complicated challenges that we will face in the next decade and will require great strength from the three levels of government. We do have an opportunity through the Strategic Infrastructure Program, because that program is looking at significant investments in transit.

We believe that funding should no longer be unconditional but should be attached to performance criteria. With respect to transit, for example, we should not be investing in transit if it is not supported by transit-supportive land-use planning.

We must also require that there be commitments to ridership. At the local level, our members have to begin to consider some hard work, including congestion pricing, restrictions on parking and parking pricing. These are not things that my members are very keen on when it comes to the political reaction of citizens. However, our job is to push, so through the green funds we do what we can to advance that kind of work.

We must make alternative transit convenient for our citizens. Land-use planning and transit operations must be close to the people; if it is more than five minutes walk away they will not use it. We need land-use changes in order to support mixed-use development in order that folks will walk to the store. We need investments in cycling routes and pedestrian walkways, et cetera, so that people have alternatives to using their cars.

It is our view that the infrastructure spending and the climate programs spending require supportive policies. This will be complicated and it will take a long time to get the ball rolling.

Senator Finnerty: If we could get transportation into cell power, then we could reduce the emissions.

Ms. Comeau: Just to set transit in context from a greenhouse gas perspective, the number one thing we could do with regard to transportation is vehicle fuel economy and major changes to the internal combustion engine. It is important to keep that in mind. We think there needs to be major incentives on hybrid vehicles, et cetera.

On the transit technology side, the more we can do to move from diesel to new technologies the better, but from that we are getting an air quality benefit. That is not really a greenhouse gas benefit because that puts more transit vehicles on the road and

Le sénateur Finnerty: Pour réduire les émissions, il faut utiliser les transports publics. Pouvez-vous nous suggérer des moyens d'encourager les familles qui possèdent deux ou trois automobiles à utiliser les transports publics? La Californie a bien de la difficulté à le faire.

Mme Comeau: Ce sera là un des défis les plus compliqués que nous aurons à relever au cours de la prochaine décennie, et il faudra que les trois ordres de gouvernement déploient de grands efforts. Une occasion se présente, dans le cadre du programme d'infrastructure stratégique, parce qu'il offre des investissements importants dans les transports publics.

À notre avis, il ne faudrait plus que le financement soit inconditionnel. Il faudrait plutôt qu'il soit lié à des critères de rendement. En ce qui concerne les transports publics, par exemple, il ne faudrait pas investir si l'aménagement du territoire ne le favorise pas.

Il faut aussi exiger la prise de certains engagements concernant le nombre de passagers. Au niveau local, il faut que nos membres commencent à envisager la prise de mesures difficiles, y compris l'établissement de prix en fonction de la congestion urbaine, des restrictions de stationnement et l'établissement du prix des aires de stationnement. Ce ne sont pas là des mesures que mes membres sont impatients de prendre étant donné la réaction des citoyens. Cependant, notre travail consiste à faire progresser les dossiers. Grâce aux fonds verts, nous faisons de notre mieux pour faire progresser les choses.

Il faut s'organiser pour que les autres moyens de transport répondent aux besoins de nos citoyens. L'aménagement du territoire et les opérations de transport doivent être axés sur le citoyen; s'il faut plus de cinq minutes de marche pour se rendre à l'arrêt, il n'utilisera pas le transport public. Il faut modifier l'aménagement urbain de manière à soutenir un développement à utilisation mixte, de sorte que les gens puissent se rendre à pied au magasin. Il faut investir dans des pistes de cyclisme et des allées piétonnières et ainsi de suite, pour que les gens aient le choix de ne pas utiliser leur voiture.

À notre avis, les dépenses d'infrastructure et les programmes de protection du climat exigent l'adoption de politiques favorables. Ce sera compliqué et il faudra beaucoup de temps pour tout mettre en branle.

Le sénateur Finnerty: Si nous pouvions adapter le transport à l'utilisation de piles à combustible, nous pourrions alors réduire les émissions.

Mme Comeau: Simplement pour vous situer en contexte sur le plan du transport, du point de vue des gaz à effet de serre, la première chose que nous pourrions faire serait d'adopter des programmes d'économie de carburant et de repenser le moteur à combustion interne. Il est important de ne pas l'oublier. Il faut offrir d'importants incitatifs à l'utilisation de véhicules hybrides et ainsi de suite.

Du côté de la technologie des transports, plus nous pourrions remplacer le diesel par de nouvelles technologies, mieux ce sera. L'air n'en sera que plus pur. Toutefois, ce n'est pas vraiment un avantage sur le plan de la réduction des gaz à effet de serre parce

actually increases emissions relative to what existed. You do not, at the balance point, take that many cars off the road. So have to do some things in parallel and you cannot ignore the fact that the main thing in dealing with vehicles is the vehicle itself.

On the transit side, the technology opportunities are huge. We know that if you want to increase penetration of new technologies into the marketplace, the first place to start is with fleets. Municipalities run a lot of fleets. We have lots of garbage trucks, transit fleets, police fleets, et cetera, so there is an opportunity, by focusing on procurement and fleets, to affect the marketplace.

Senator Merchant: What sort of effects would the development of federally mandated ethanol content for consumer fluids of around 5 per cent have on satisfying some of the provisions of the Kyoto Protocol? Saskatchewan is very interested in ethanol fuel.

Ms. Comeau: I would go even higher than 5 per cent. Obviously, the question, as always, is what is ethanol made from?

The biggest CO₂ bang comes from cellulosic-based ethanol that is agriculture-based as opposed to the grain-based ethanol. We are currently into the grain-based ethanol.

On a life cycle basis, when you consider the energy that went into growing the corn, the transportation of the corn and so, there are some improvements but it is limited. It is in the 20 per cent range. That is not insignificant but is not as good as the 80 per cent to 90 per cent that you get with an Iogen approach, which uses enzyme technology with agricultural waste such as straw.

At a cellulosic level you would have a pretty good impact. Having it become part of the fuel blend, again, it is not 80 per cent neat, but it is certainly a contribution. You will get a few million tons of reduction.

The bigger value is rural diversification, value-added products and the nice link between the urban and rural. We need to diversify rural economies and agricultural economies in terms of value-added; that is a real opportunity and moves to what we call the "bioeconomy." You would not necessarily see the long-term value of this, but we think that if we are going to be sustainable we need to move to the bioeconomy, and that means using more and more natural products like ethanol and packaging materials from agricultural products, et cetera. There is a huge opportunity with the bioeconomy.

Senator Cochrane: How many municipalities across the country are engaged in programs for this sole purpose?

Ms. Comeau: Do you mean in regard to climate change?

Senator Cochrane: Yes.

que le nombre de véhicules de transport public sur la route augmentera, ce qui accroît en réalité les émissions. En fait, vous ne retirez pas beaucoup de voitures de la route, de cette façon. Il faut donc procéder en parallèle parfois, et vous ne pouvez pas ignorer le fait que le premier point dont il faut tenir compte pour ce qui est des véhicules est le véhicule comme tel.

Du côté du transport en commun, les possibilités technologiques sont énormes. Nous savons que si vous voulez accroître la pénétration des nouvelles technologies dans le marché, il faut commencer par les flottes. Or, les municipalités ont beaucoup de flottes. Nous avons beaucoup de camions à ordures, de véhicules de transport en commun, de véhicules de police, et cetera; alors, il est possible, en concentrant les efforts sur les achats et les flottes, d'influer sur le marché.

Le sénateur Merchant: Quels seraient les effets sur le Protocole de Kyoto de la mise en place d'un programme fédéral prévoyant une teneur en éthanol d'environ 5 p. 100 dans les carburants? La Saskatchewan est très intéressée par l'éthanol-carburant.

Mme Comeau: J'irais même plus haut que 5 p. 100. De toute évidence, comme toujours, la question, c'est de savoir d'où provient l'éthanol.

Pour la réduction du CO₂, l'éthanol provenant de la matière ligneuse d'origine agricole a un effet nettement plus important que l'éthanol provenant des céréales.

Si l'on regarde le cycle vital du maïs, l'énergie nécessaire à sa croissance, à son transport, et cetera, il y a certainement des gains à réaliser, mais ils sont limités. Ils sont de l'ordre de 20 p. 100, ce qui n'est pas négligeable, mais cela n'est pas aussi bon que le rendement de 80 à 90 p. 100 que donne une approche comme celle d'Iogen, qui a recours à la technologie des enzymes pour dégrader les déchets agricoles comme la paille.

Dans le cas de la cellulose, l'effet obtenu est assez bon. Mélangé au carburant, encore une fois, cela n'en fait pas un mélange propre à 80 p. 100, mais il s'agit certainement d'une contribution positive. Vous obtiendriez une réduction de quelques millions de tonnes.

La valeur plus importante est la diversification rurale, les produits à valeur ajoutée et le lien entre le secteur urbain et le secteur rural. Nous avons besoin de diversifier les économies rurales et les économies agricoles en termes de valeur ajoutée; il s'agit d'une excellente occasion de nous tourner vers ce que nous appelons la «bioéconomie». Nous ne verrons pas nécessairement la valeur à long terme de cette transformation, mais nous pensons que si nous voulons avoir une économie durable, nous devons nous tourner vers la bioéconomie, et cela signifie utiliser davantage de produits naturels comme l'éthanol et des matériaux d'emballage tirés des produits agricoles, et cetera. Le potentiel de la bioéconomie est très vaste.

Le sénateur Cochrane: Combien de municipalités au pays participent à des programmes axés sur cet unique objectif?

Mme Comeau: Voulez-vous dire par rapport au changement climatique?

Le sénateur Cochrane: Oui.

Ms. Comeau: One hundred and eight communities have joined the project and they represent about one-half of the population. All of the capital cities have joined. When they join, they start with a resolution passed in council. They commit themselves to using our five-milestone framework, which I will explain in a moment. They set a target to reduce greenhouse gas emissions and they appoint a staff person to work with us to advance this program within their community.

The five-milestone framework takes them through a process that starts with doing an inventory and a projection; you have to know where you are today and where your emissions are going to go and set a target and develop an action plan, both for the municipal corporation and the community. Thus, there are two processes that occur. They have to execute their plan, of course, and then evaluate that plan.

The green fund program encourages them to apply to our enabling fund for grants to do the first three things. Our investment fund provides low-interest loans to enable them to do the actual projects. Of course, they can go to the infrastructure programs and use their own resources as well.

In the last two years, within the group that we have we have had huge growth; we have had a 50 per cent increase in participation. Therefore, a lot of groups are at the very beginning of the process; 40 communities are either finished their inventories or are in the process of sorting out that information stage. About 10 communities have developed corporate action plans and about three or four have gone to the community-wide level.

Therefore, we are in early days of something we think offers great potential and momentum as we move toward the Kyoto period.

Senator Cochrane: I come from Newfoundland. Has the City of St. John's become involved in this program?

Ms. Comeau: Yes.

Senator Cochrane: I know that the recycling industry is experiencing financial difficulties, some of them do not have enough funds to bring in equipment to recycle all the items that they receive.

It was only last week that I heard that there is a recycling plant in the community of Cornerbrook that is having recycling problems. I heard that a plant was delayed. Do they not have enough financing?

When individuals are turned away from a recycling plant it deters them from making the effort to recycle in the future.

Ms. Comeau: You might be surprised at my answer. I believe that we have gone the wrong way on this question of recycling.

Mme Comeau: Cent huit collectivités se sont engagées dans ce projet et elles représentent environ la moitié de la population. Toutes les capitales se sont inscrites. Lorsqu'elles se joignent au projet, elles commencent par adopter une résolution au conseil. Elles s'engagent à utiliser le cadre de travail en cinq étapes, que j'expliquerai dans un instant. Elles fixent une cible pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et elles nomment un membre du personnel pour travailler avec nous pour promouvoir ce programme au sein de leurs collectivités.

Le cadre de travail en cinq étapes leur fait entreprendre un processus qui commence par la réalisation d'un inventaire et d'une projection; vous devez connaître votre situation actuelle et prévoir la tendance future des émissions et, ensuite, fixer une cible et élaborer un plan d'action organisationnel et communautaire. Ainsi, il y a deux processus qui surviennent. Naturellement, elles doivent exécuter leurs plans et, ensuite, évaluer les résultats.

Le programme des Fonds municipaux verts les encourage à faire une demande pour des fonds habilitant leur permettant de réaliser les trois premières étapes. Notre Fonds d'investissement fournit des prêts à faible taux d'intérêt pour leur permettre de réaliser les projets eux-mêmes. Évidemment, elles peuvent également se tourner vers le programme d'infrastructures et utiliser leurs propres ressources.

Dans notre groupe actuel, nous avons connu au cours des deux dernières années une croissance énorme; nous avons eu une augmentation de participation de 50 p. 100. Par conséquent, beaucoup de groupes en sont au tout début du processus; 40 collectivités ont terminé leur inventaire ou sont en train de dépouiller l'information à cette étape. Environ 10 collectivités ont développé des plans d'action organisationnels et environ trois ou quatre en sont maintenant rendues au plan communautaire.

Par conséquent, nous sommes au tout début d'un processus qui, à nos yeux, offre beaucoup de potentiel et nous donnera une grande impulsion au fur et à mesure que nous nous rapprochons de la période de Kyoto.

Le sénateur Cochrane: Je viens de Terre-Neuve; est-ce que la ville de St. John's participe à ce programme?

Mme Comeau: Oui.

Le sénateur Cochrane: Je sais que l'industrie du recyclage éprouve des difficultés financières, certaines entreprises n'ayant pas suffisamment de fonds pour se procurer l'équipement nécessaire leur permettant de recycler tous les articles qu'elles reçoivent.

Ce n'est que la semaine dernière que j'ai appris qu'une usine de recyclage de Cornerbrook éprouvait des difficultés au niveau du recyclage. J'ai entendu dire que la construction d'une usine avait été retardée. N'y a-t-il pas suffisamment de financement?

Lorsque les personnes se voient refuser l'accès à une usine de recyclage, cela ne les incite guère à recycler.

Mme Comeau: Vous pourriez être surpris de ma réponse. Je pense que nous n'avons pas pris la bonne direction dans cette question de recyclage.

I have pointed out to our members that it is not necessarily their responsibility to take care of the garbage. They are not necessarily the ones who should be responsible for all of the recycling programs. Many of the programs we have in place have been pushed and pursued by industry as a way to absolve them from the responsibility for the waste that they are creating.

Producers need to take responsibility for the waste that they are generating. We need more take-back programs. We need more consumer rebate programs like we used to have; people would return bottles for rebate.

We are looking at working with the electronics industry where, when you buy your computer, you would pay a fee, the same way you would with tires. You pay \$5 and then the fee goes back to the recycling process.

The real opportunity is to get those materials back to the manufacturers for those products. The entire burden has been brought down to the municipal level. We are trying to find markets. We are trying to generate revenue to pay for recycling programs, and essentially taxpayers are subsidizing industry.

We are looking for different ways to manage waste that puts the burden where it should be, which is on the polluter and where we move more toward what we call "extended producer responsibility" and where the product goes back to the manufacturer for them to reincorporate into their manufacturing process.

This is why we have problems, because the burden is where it should not be and because municipalities are being forced to find markets for products that are really not their concern.

Senator Baker: I want to congratulate Ms. Comeau who has been more active than anybody else that I can think of in environmental issues with the Sierra Club and other organizations. Over the years, Ms. Comeau has been involved with air, water and any other type of pollution control that the government has suggested she study.

Ms. Comeau, I would like to know why you called the last budget of the federal government a "doomsday budget"?

Ms. Comeau: I am glad you asked me that question. I have to share a story about management expectations with you. In our meetings with members of the government and the finance minister, we have all come to accept that expectations are not well managed and that communication is not well handled.

Every day leading up to the budget, FCM and its members were led to believe that there would be significant investment in municipal infrastructure. We were relating that to current levels of investment, which happen to be about \$1 billion a year.

J'ai signalé à nos membres que ce n'était pas nécessairement leur responsabilité de s'occuper des ordures. Ce ne sont pas nécessairement les municipalités qui devraient être responsables de tous les programmes de recyclage. De nombreux programmes qui sont en place ont été mis sur pied et soutenus par l'industrie comme une façon de se faire absoudre de leur responsabilité face aux déchets qu'elle produit.

Il faut que les producteurs prennent la responsabilité des déchets qu'ils produisent. Il nous faut plus de programmes de reprise. Il nous faut plus de programmes de consigne comme nous en avions; les gens ramèneraient les bouteilles vides pour obtenir la ristourne.

Nous examinons la possibilité de travailler avec l'industrie de l'électronique pour faire en sorte que, lorsque vous achetez un ordinateur, vous devez payer des frais de recyclage comme vous le faites dans le cas des pneus. Vous payer 5 \$ et cet argent est investi dans le programme de recyclage.

Le véritable objectif, c'est de retourner ces matières aux fabricants de ces produits. Le fardeau au complet a été refilé aux municipalités. Nous essayons de trouver des marchés. Nous essayons de générer un revenu pour payer les programmes de recyclage et, essentiellement, les contribuables se trouvent à subventionner l'industrie.

Nous examinons différentes façons de gérer les déchets d'une manière qui place le fardeau là où il devrait être, c'est-à-dire sur les épaules du pollueur et qui fait en sorte que nous nous orientons davantage vers ce que l'on appelle «la responsabilité élargie des producteurs» et où le produit revient chez son fabricant pour être réintroduit dans le processus de fabrication.

Voilà pourquoi nous avons des problèmes: parce que le fardeau n'est pas placé là où il devrait être et parce que les municipalités sont forcées de trouver des débouchés pour des produits qui, en réalité, ne relèvent pas de leur responsabilité.

Le sénateur Baker: Je tiens à féliciter Mme Comeau qui a été plus active que quiconque, à ma connaissance, dans les questions environnementales au sein du Sierra Club et d'autres organismes. Au cours des années, Mme Comeau a participé à la lutte contre la pollution de l'air, de l'eau et contre toute autre forme de pollution que le gouvernement lui a proposé d'étudier.

Madame Comeau, j'aimerais savoir pourquoi vous avez qualifié le dernier budget du gouvernement fédéral de «budget du jugement dernier»?

Mme Comeau: Je suis heureuse que vous m'ayez posé la question. Je vais partager avec vous une histoire au sujet de la gestion des attentes. Au cours de nos réunions avec les membres du gouvernement et le ministre des Finances, nous en sommes tous venus à accepter l'idée que les attentes n'étaient pas bien gérées et que la communication n'était pas bien assurée.

Tous les jours jusqu'au jour de la présentation du budget, on a laissé croire à la FCM et à ses membres qu'il y aurait un investissement important dans les infrastructures municipales. Nous établissions un rapport entre cette information et le niveau actuel d'investissement qui s'élève à environ 1 milliard de dollars par année.

Senator Baker: As a point of clarification, what you are talking about in investment in infrastructure, is the very investment that you are advocating before this committee today to meet the subject that we are talking about. Is that correct?

Ms. Comeau: Yes, exactly. That is why we are pushing. Our view was that the best outcome would be to maintain at least \$1 billion a year of investment.

What happened was that we opened the budget book and we saw \$100 million a year allocated to what they call the "small-scale" infrastructure Canada program, and \$50 million a year over the next two years to the Strategic Infrastructure Fund. Their disappointment was real.

Subsequent to that, in conversation, what could have been done better in the way that the material was presented was to say, "We are allocating \$3 billion; we expect you to spend that within three years and we will then begin the discussion of topping up." That would have solved the entire problem.

That has been the discussion we have had since that time; the new program, \$2 billion in the Strategic Infrastructure Fund, and \$1 billion in what they call the small-scale municipal program. We are being encouraged to work hard and get our applications in and get that money spent as quickly as possible to get into the top-up.

We are coming to a point of view where we believe that the program had \$1 billion a year in it and it will continue to have \$1 billion a year in it and we will continue to ensure that it has \$1 billion a year in it.

The reason I mention that greenhouse gas reductions need to be part of the discussion is because, until the budget document, greenhouse gas reductions were not mentioned as a priority for the program. That is new and that was in the budget document. How that will be defined, we do not know.

I understand that the small infrastructure program could be the place where there are investments on the greenhouse gas reduction side and, hopefully, in partnership with the green funds.

My concern is that the Strategic Infrastructure Program is not where they are looking to for greenhouse gas reduction projects. As these are such large-scale projects, the actual outcome could be an increase in emissions, because you are building plants that were not there before. It is pretty important that you are looking at those investments. If you look at what we have invested in so far, it is primarily in roads. We need things other than roads in the Strategic Infrastructure Program. I am excited about some transit projects that are in the works.

Le sénateur Baker: À titre de clarification, l'investissement dans les infrastructures dont vous parlez, c'est bien l'investissement même que vous défendez aujourd'hui devant le présent comité. Est-ce exact?

Mme Comeau: Oui, exactement. C'est pourquoi nous faisons des pressions. Notre point de vue, c'est que le meilleur scénario serait de maintenir un investissement annuel d'au moins 1 milliard de dollars.

Lorsque nous avons pris connaissance du budget et que nous avons vu que 100 millions de dollars étaient consacrés à ce qu'on appelle le programme d'infrastructure Canada «à petite échelle», et 50 millions de dollars par année, pour les deux années suivantes, au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, la déception était grande.

Par la suite, dans une conversation, ce qui est mieux que la façon dont les choses ont été présentées initialement, on a dit: «Nous attribuons 3 milliards de dollars; nous nous attendons à ce que vous dépensiez cette somme dans les trois prochaines années et ensuite, nous commencerons à discuter de faire l'appoint.» Cela aurait résolu tout le problème.

C'est la discussion que nous avons eue depuis ce temps; le nouveau programme qui compte 2 milliards de dollars dans le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et 1 million de dollars dans ce qu'ils appellent le programme municipal à petite échelle. On nous incite à travailler fort et à présenter nos demandes et à dépenser l'argent aussi rapidement que possible de manière que l'on puisse parler d'appoint.

Nous en arrivons au point de vue que nous croyons que le programme dispose d'un milliard de dollars, qu'il continuera de disposer d'un milliard de dollars par année et que nous continuerons à nous assurer qu'il contient un milliard de dollars par année.

La raison pour laquelle j'ai dit que la réduction des gaz à effet de serre devait faire partie de la discussion, c'est parce que, jusqu'à la publication du budget, la réduction de ces gaz ne figurait pas comme une priorité dans le programme. C'est nouveau et c'est dans le document du budget. Comment cela sera-t-il défini, nous l'ignorons.

Nous croyons comprendre que le programme des petites infrastructures pourrait être l'endroit où l'on pourrait faire des investissements dans le domaine de la réduction des gaz à effet de serre et, nous l'espérons, en partenariat avec le fonds vert.

Ma préoccupation, c'est que le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique n'est pas l'endroit où l'on va s'adresser pour les projets visant à réduire les GES. Comme ces derniers sont des projets à très grande échelle, le résultat réel pourrait être une augmentation des émissions, parce que vous aller construire des usines qui n'existaient pas auparavant. Il est assez important d'examiner ces investissements. Jusqu'ici, nous avons principalement investi dans les routes. Il faut faire autre chose que des routes dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Je suis très intéressée par certains projets de transport en commun qui sont dans l'air à l'heure actuelle.

We also need to ensure that if we are building wastewater treatment plants that they are energy efficient, that they are maximizing the use of renewable energy and that they include water conservation. The less water you process the less energy you use.

It is important that this committee continues to push for greenhouse gas considerations in the new infrastructure programs. We are thinking about the climate program. The budget talked about \$1.7 billion, but there is much more spending on the table that could influence emissions than just the climate plan.

Senator Baker: Do I take it that you are withdrawing statement of the Federation of Canadian Municipalities that the budget was a doomsday budget for Canadian municipalities in that, you said, "\$100 million next year does not address the \$57-billion national infrastructure deficit in the country."

Are you withdrawing your statement that it was a doomsday budget? Are you going back on everything you said?

Ms. Comeau: Absolutely not. \$1 billion is still not close to the need, but at least it is relative to where we were. If we can get up to \$1 billion, we are doing better than we thought.

Senator Baker: The pamphlet that was handed out from the Federation of Canadian Municipalities states,

That improvements can be measured in several ways; a reduction in the amount of one or more pollutants to the air, water or soil.

What is the position of the Federation of Canadian Municipalities concerning the use of pesticides? You have been involved in this much-discussed issue and have spoken out against the use of pesticides. I refer specifically to the rural areas of Canada, where industry and provincial governments spray pesticides to control insects of many species that are a threat to our forest industry.

Sometimes municipal governments become upset when the spraying takes place close to a populated area. What is the position of the Federation of Canadian Municipalities on the use of pesticides in Canada, not only over large areas of land and in the air for the control of forest insects but also for pesticides within municipalities?

Could you also make reference to the position of the Federation of Canadian Municipalities in respect of the upcoming spraying of mosquitoes?

Nous devons également nous assurer que si nous construisons des usines de traitement des eaux usées, ces dernières sont efficaces au plan énergétique, qu'elles font une utilisation maximale des énergies renouvelables et qu'elles font appel à la conservation des eaux. Moins nous traitons d'eau, moins d'énergie nous utilisons.

Il est important que le présent comité continue de travailler pour que les questions relatives aux gaz à effet de serre soient prises en compte dans les nouveaux programmes d'infrastructure. Nous pensons au programme sur le climat. Le budget parle d'environ 1,7 milliard de dollars, mais il existe beaucoup plus de dépenses sur la table qui pourraient influencer sur les émissions que ce seul programme.

Le sénateur Baker: Dois-je comprendre que vous retirez l'affirmation que vous avez faite à la Fédération canadienne des municipalités que le budget était un budget du jugement dernier pour les municipalités canadiennes, lorsque vous avez dit que 100 millions de dollars l'an prochain ne règlent pas le déficit des infrastructures nationales de 57 milliards dans ce pays.

Retirez-vous l'affirmation qu'il s'agissait d'un budget du jugement dernier? Est-ce que vous retirez tout ce que vous avez dit?

Mme Comeau: Absolument pas. Un milliard de dollars ne se rapproche toujours pas de la somme nécessaire, mais au moins, ce n'est pas un recul par rapport à la situation dans laquelle nous étions. Si nous pouvons obtenir jusqu'à 1 milliard de dollars, c'est mieux que ce que nous pensions.

Le sénateur Baker: Le dépliant qui a été distribué par la Fédération canadienne des municipalités affirme que les améliorations peuvent être mesurées de plusieurs façons:

La réduction de la concentration d'un ou de plusieurs polluants dans l'air, dans l'eau ou dans le sol.

Quelle est la position de la Fédération canadienne des municipalités concernant l'utilisation des pesticides? Vous avez participé à la discussion très vive concernant cette question et vous avez dénoncé l'usage des pesticides. Je fais précisément allusion à certaines régions rurales du Canada où l'industrie et les gouvernements provinciaux épandent des pesticides pour lutter contre de nombreuses espèces d'insectes qui constituent une menace pour notre industrie forestière.

Parfois les gouvernements municipaux deviennent contrariés lorsque l'épandage se fait près des zones habitées. Quelle est la position de la Fédération canadienne des municipalités sur l'usage des pesticides au Canada, non seulement en ce qui a trait à l'épandage sur de grandes superficies de terre et à l'épandage aérien visant à lutter contre les insectes forestiers, mais également, en ce qui a trait à l'usage des pesticides à l'intérieur des municipalités?

Pourriez-vous nous parler également de la position de la Fédération canadienne des municipalités en ce qui concerne les programmes de pulvérisation visant à détruire les moustiques qui auront lieu prochainement?

Ms. Comeau: I believe our membership has reached a good position on this subject. We represent municipal governments and we are focused on what happens within municipal government boundaries and so we have a strong position on the responsible use of pesticides.

We support our communities that seek bans or restrictions on the cosmetic use of pesticides. We operate a pest information Web site to provide the latest information.

We supported Hudson, Quebec, in a Supreme Court case that was enormously important in confirming the right of municipal governments to pass by-laws that exceed but do not conflict with provincial legislation. It is probably the single most important decision to establish municipal governments as an order of government.

We believe there are risks associated with pesticide use, that responsible use is essential, and that to the degree that we can limit cosmetic use of pesticides within municipal boundaries on public lands that is an appropriate way to go.

We are not saying to all municipalities that they should ban the use of pesticides. Rather, we are saying that each community should make its own decision on what is appropriate for that community. We support the community's right to determine what is acceptable for that community and how it should manage pesticide use.

Concerning the West Nile virus, I would argue, and the research we have done bears this out, that the time to deal with mosquitoes and West Nile virus at the larval stage with the use of larvicide in standing waters before they hatch.

Aerial spraying is not efficient and is, in fact, dangerous and a higher risk to human health than the West Nile virus. We need a much more rational approach to the way in which we have been handling this problem. We are seeing a much stronger emphasis on the larvicide approach as opposed to aerial spraying. That will evolve and we will see a decrease in the aerial spray approach.

Senator Baker: I noticed that the witness is saying, "I think."

Ms. Comeau: This is the position of the FCM.

Senator Baker: I noticed that you added a qualification, as well: "cosmetic use."

Ms. Comeau: That is correct.

Senator Baker: I was referring to the necessary use not the cosmetic use. Could you answer in respect of the non-cosmetic use of pesticides?

Mme Comeau: Je pense que nos membres ont adopté une bonne position sur cette question. Nous représentons les gouvernements municipaux et notre attention est centrée sur ce qui se passe sur le territoire relevant du gouvernement municipal et c'est pourquoi nous avons une position ferme sur l'usage responsable des pesticides.

Nous appuyons nos collectivités qui cherchent à interdire ou à limiter l'usage des pesticides à des fins cosmétiques. Nous avons créé un site Web pour fournir l'information la plus récente sur les organismes nuisibles.

Nous avons appuyé Hudson, Québec, dans une cause qui s'est rendue en Cour suprême et qui était extrêmement importante pour confirmer le droit des gouvernements municipaux à adopter des règlements qui vont plus loin que le fait la législation provinciale, sans être en conflit avec cette dernière. Il s'agit probablement de la décision la plus importante visant à asseoir les gouvernements municipaux comme ordre de gouvernement.

Nous croyons qu'il y a des risques liés à l'usage des pesticides, que l'utilisation responsable est essentielle et que, dans la mesure où nous pouvons le faire, limiter l'usage cosmétique des pesticides dans les limites du territoire municipal, sur les terres publiques, est une bonne chose.

Nous ne disons pas à toutes les municipalités qu'elles doivent bannir l'usage des pesticides. Nous disons plutôt qu'il appartient à chaque collectivité de prendre sa propre décision sur ce qu'elle juge approprié pour elle. Nous appuyons le droit de la collectivité de déterminer ce qu'elle juge acceptable pour elle et comment elle gèrera l'utilisation des pesticides.

Concernant le virus du Nil occidental, je dirais, et la recherche que nous avons faite sur cette question le démontre, que le meilleur moment pour contrôler les moustiques et le virus du Nil occidental, c'est durant le stade larvaire par l'application d'un larvicide dans les eaux stagnantes.

L'épandage aérien n'est pas efficace et, en fait, il est dangereux et constitue un risque plus grand pour la santé humaine que le virus du Nil occidental. Il faut une approche beaucoup plus rationnelle sur la façon de faire face à ce problème. Nous constatons que l'on met un accent de plus en plus grand sur l'application de larvicides, par rapport à l'épandage aérien. Cette situation évoluera et nous verrons une diminution du recours à l'épandage aérien.

Le sénateur Baker: Je remarque que le témoin dit: «Je pense».

Mme Comeau: Il s'agit de la position de la FCM.

Le sénateur Baker: Je remarque que vous avez ajouté un qualificatif également: «usage cosmétique».

Mme Comeau: C'est exact.

Le sénateur Baker: Je faisais allusion à l'utilisation indispensable et non à l'utilisation cosmétique. Pourriez-vous répondre en ce qui concerne l'usage non cosmétique des pesticides?

Ms. Comeau: That is not a position for the FCM to take because we do not run farms. We represent municipal governments and that is why I started by saying that FCM's position is restricted to the use of pesticides by municipal governments. That is why we focus on the cosmetic use of pesticide within municipal boundaries.

The issue of pesticides within outlying areas and the effects on water runoff comes up in a discussion around watershed planning. That is another subject entirely.

Senator Milne: You have said that you represent only municipalities. You represent Strathcona County and you represent many cities and regional districts, such as Fraser-Fort George Regional District and York Region. Those regions have farms and are rural as well as urban municipalities. Therefore, the FCM does represent a large number of farmers.

Ms. Comeau: That is true. However, I am focussing on where we are now. There are 38 different ways to describe a municipality: town, village, hamlet, county, et cetera.

I am saying that our position is focused on the cosmetic use of pesticide in municipal boundaries. That is the position. We do not tell farmers what to do. As I suggested in reference to watershed plans, the municipality will not tell the farmer how to manage their farmers. They will have a say on what is coming into the water system.

We are working with our communities to encourage them to look at options such as sewer-use bylaws and watershed planning to manage what is coming in from the outlying areas. That is a different discussion and not yet fully evolved. The cosmetic side is developed within the FCM.

Senator Milne: Are any of your municipalities doing anything right now to encourage citizens to do something about the stagnant water sitting on the top of swimming pools? Right now, swimming pools are full of wrigglers. The municipalities, in my opinion, should be warning their citizens about this and should be encouraging them to clean up their pools early this year.

Ms. Comeau: If you look at today's *Globe and Mail* today you will see a full page from Toronto Public Health on things that citizens can do to deal with standing water in many locations, and pools are included. The City of Winnipeg is about to release its West Nile strategy and Regina is about to reveal their plans for larvicide treatments. There is public education happening in municipalities. They are working to share information. The public health departments are handling most of the information.

Mme Comeau: Cette question ne relève pas de la FCM parce que nous n'avons pas de fermes. Nous représentons les gouvernements municipaux et c'est pourquoi j'ai commencé ma réponse en disant que la position de la FCM se limite à l'utilisation des pesticides par les gouvernements municipaux. C'est pourquoi notre attention est centrée sur l'usage cosmétique des pesticides sur le territoire des municipalités.

La question de l'usage des pesticides à l'extérieur du territoire municipal et des effets sur l'eau de ruissellement relève d'une discussion portant sur la planification des bassins versants. Il s'agit d'une question entièrement différente.

Le sénateur Milne: Vous avez dit que vous ne représentez que les municipalités. Vous représentez Strathcona County et vous représentez de nombreuses villes et de nombreux districts régionaux, comme le district régional de Fraser-Fort George et la région de York. Ces régions comptent des fermes et sont des municipalités tout autant rurales qu'urbaines. Par conséquent, la FCM représente un grand nombre d'agriculteurs.

Mme Comeau: C'est exact. Cependant, je me concentre sur ce que nous sommes maintenant. Il y a mille façons différentes de décrire une municipalité: ville, village, hameau, comté, et cetera.

Je dis que notre position est axée sur l'usage cosmétique des pesticides dans les limites du territoire municipal. C'est notre position. Nous ne disons pas aux agriculteurs quoi faire. Comme je l'ai laissé entendre lorsque je parlais de la planification des bassins versants, les municipalités ne diront pas aux agriculteurs comment ils doivent gérer leurs fermes. Elles auront leur mot à dire dans ce qui entre dans le système d'approvisionnement en eau.

Nous travaillons avec nos collectivités pour les encourager à examiner des options comme des règlements régissant l'utilisation des égouts et la planification des bassins versants pour gérer ce qui entre dans les municipalités à partir de l'extérieur de leur territoire. Il s'agit d'une discussion différente qui n'est pas encore terminée. Par contre, l'aspect cosmétique est une question qui a été bien développée au sein de la FCM.

Le sénateur Milne: Est-ce que certaines de vos collectivités font quelque chose à l'heure actuelle pour encourager les citoyens à agir au sujet de l'eau stagnante qui séjourne sur le dessus des piscines? À l'heure actuelle, les piscines sont pleines de larves de moustiques. À mon avis, les municipalités devraient prévenir leurs citoyens à ce sujet et devraient les encourager à nettoyer leurs piscines plus tôt cette année.

Mme Comeau: Si vous regardez le *Globe and Mail* d'aujourd'hui, vous allez trouver une pleine page payée par le service d'hygiène publique de Toronto sur les mesures que les citoyens peuvent prendre pour éliminer les eaux stagnantes dans de nombreux endroits, dont les piscines. La ville de Winnipeg est sur le point de publier sa stratégie de lutte contre le virus du Nil occidental et Regina est sur le point de faire connaître ses projets concernant les traitements larvicides. Ce sont des exemples d'éducation publique qui émanent des municipalités. Ces dernières travaillent pour partager l'information. Les services d'hygiène publique se chargent de la plus grande partie du travail d'information.

Senator Watt: Do you have a membership from Nunavik, Nunavut, and Labrador?

Ms. Comeau: I did not bring the full PCP list but Iqaluit is a member. The list I have with me is comprised of only the folks that participated at the Regina meeting. I should have brought the full PCP list.

Iqaluit participated in the Regina meeting and Keith Irving, a councillor from Iqaluit gave a very important presentation. Mr. Irving's presentation informed us of the changes that are occurring as a result of climate change. It was a powerful presentation.

Senator Watt: How do you go about soliciting potential members?

Ms. Comeau: We make presentations to councils. More visible climate change issues and the Kyoto Protocol debate have prompted many requests for information. We have folks that do presentations to councils and staff. We have our own membership processes. For example, when we did our resolution campaign, we sent out resolutions for councils to consider all of the FCM's members. It always comes up at our annual conference, which usually attracts 1,500 or so members. We work through all of our normal communication methods and our own networking at the core of the FCM membership and we are spinning all of the time.

Senator Watt: If I could pass on the message, would that be helpful?

Ms. Comeau: Absolutely.

The Chairman: What jurisdiction is responsible for setting laws to capture emissions from landfills? Is that a bylaw of the city councils, or is it a federal issue?

Ms. Comeau: It is a provincial jurisdiction.

The Chairman: Have the provincial governments moved on this issue?

Ms. Comeau: No.

Senator Eyton: You cite a number of numbers and aggregate the municipalities in Canada. If I can paraphrase, you have indicated that the municipalities collectively are one-half the problem and one-quarter of the solution.

I recognize that Beaverton is different from the greater Toronto area, and that Cranbrook is different from Vancouver, and so on. I suspect that of that 50 per cent and 20 per cent that I mentioned, let us say the five or six largest urban centres are responsible for 80 per cent or 90 per cent of the problem you mentioned, the 50 per cent problem, and are probably challenged

Le sénateur Watt: Avez-vous des membres en provenance de Nunavik, du Nunavut et du Labrador?

Mme Comeau: Je n'ai pas la liste complète des municipalités PPC, mais Iqaluit en est une. La liste que j'ai avec moi ne comprend que les municipalités qui ont participé à la réunion de Regina. J'aurais dû apporter la liste complète des municipalités PPC.

Iqaluit a participé à la réunion de Regina et Keith Irving, conseiller municipal d'Iqaluit, a donné un exposé très important. Il nous a informés des changements qui surviennent à la suite du changement climatique. Il s'agissait d'un exposé très frappant.

Le sénateur Watt: Que faites-vous pour solliciter des membres potentiels?

Mme Comeau: Nous faisons des exposés auprès des conseils municipaux. Des questions plus médiatisées sur le changement climatique et le débat sur le Protocole de Kyoto ont suscité de nombreuses demandes d'information. Nous avons des gens qui font des représentations auprès des conseils et du personnel des municipalités. Nous avons nos propres processus qui s'adressent à nos membres. Par exemple, nous avons eu notre campagne sur les résolutions; nous avons envoyé à tous les membres de la FCM des résolutions à prendre en considération par les conseils municipaux. Cette question revient à chacune de nos conférences annuelles qui attirent habituellement quelque 1 500 membres. Nous avons recours à toutes nos méthodes de communication normales et à notre propre réseau au sein des membres de la FCM; nous sommes constamment en train de solliciter.

Le sénateur Watt: Si je pouvais transmettre le message, est-ce que cela serait utile?

Mme Comeau: Absolument.

La présidente: Quelle autorité gouvernementale est responsable d'établir les lois régissant la capture des émissions de GES en provenance des sites d'enfouissement? S'agit-il d'un règlement municipal ou s'agit-il d'une question fédérale?

Mme Comeau: Cette question relève des provinces.

La présidente: Est-ce que les gouvernements provinciaux ont fait quelque chose sur cette question?

Mme Comeau: Non.

Le sénateur Eyton: Vous avez cité un certain nombre de chiffres et vous avez regroupé les municipalités canadiennes. Si je peux paraphraser, vous avez indiqué que, collectivement, les municipalités constituent la moitié du problème et le quart de la solution.

Je reconnais que Beaverton est différent de la région métropolitaine de Toronto et que Cranbrook est différent de Vancouver, et ainsi de suite. Je présume que de ce 50 p. 100 et de ce 20 p. 100 dont je viens de parler, cinq ou six grands centres urbains sont responsables de 80 ou 90 p. 100 du problème dont vous avez fait état, le problème du 50 p. 100, et qu'elles ont probablement beaucoup de difficulté à trouver une solution. Une

with respect to the solution. Much of the initiative will have to come from the larger centres that contain the industry and the greatest population and the largest emissions.

You add up the numbers and say you have 500 municipalities, but many of them, in a sense, are not part of the problem, and they are a very little part of the solution.

To what extent are you supported and how much energy is there within the larger municipalities that are more involved and mostly strapped for funds? To what extent are they engaged with you in the programs you are talking about here?

Ms. Comeau: You raise a fair point in terms of relative impact. However, I would not argue for ignoring those other communities for several reasons. We find in the small to mid-size communities that there is a lot more room for innovation. We can do things more quickly in mid-sized communities because the lines of communication are shorter and they are more ready and capable of trying on new technologies in particular. There is a lot of innovation in that size of community, and a dollar saved to them is just as important as it is to Toronto. What drives our communities is the fact that they are saving significant money.

In terms of the big cities, we are working with all of them. We have a big city mayor's caucus of FCM. Climate change is a big issue in the big cities. Those are the communities that moved first on the landfill gas, because they have the big sites and big opportunities. They have also been the ones that established their revolving funds and the major programs to retrofit their buildings. Toronto led the way, but Hamilton and Winnipeg are participating as well. Calgary and Edmonton have huge building retrofit programs where all of their buildings are being retrofitted, saving millions of dollar a year. Calgary has the Ride the Wind project where wind power fuels their light-rail transit system. In many cities the lights are being retrofitted.

Their biggest challenge is moving from the corporate responsibility to the responsibility of the community as a whole. In that regard, Toronto is no different. Vancouver is doing a lot of work, retrofitting its own buildings.

When you get out of the corporation and into the community and you start controlling for land use planning, pushing mixed used development and controlling for sprawl, this is where you get into your challenges. None of our communities have that one yet. They are in their corporation sorting out what they can do and just starting to say, "How do we manage this thing outside the corporation?"

Senator Eyton: We have just begun these hearings, and I am learning as I go along. I am inclined to believe that the solution is not so much government command as public demand. It is the public that has to be persuaded, and the public that has to say,

grande partie de l'initiative devra venir des centres plus importants qui abritent l'industrie et qui comptent les populations les plus importantes et les émissions les plus importantes.

Vous additionnez les chiffres et dites que vous avez 500 municipalités, mais dans un sens, bon nombre d'entre elles ne font pas partie du problème et ne constituent qu'une partie infime de la solution.

Dans quelle mesure êtes-vous appuyés et combien d'énergie trouve-t-on dans les municipalités plus grandes qui sont les plus touchées et qui ont le plus besoin de fonds? Dans quelle mesure sont-elles engagées à vos côtés dans les programmes dont vous parlez ici?

Mme Comeau: Vous soulevez un très bon point sur l'impact relatif. Cependant, je ne voudrais pas faire fi des autres collectivités pour plusieurs raisons. Nous trouvons qu'il y a beaucoup plus de place à l'innovation dans les petites et moyennes municipalités. Nous pouvons faire des choses plus rapidement dans les municipalités moyennes parce que les paliers de communication y sont beaucoup plus directs et parce qu'elles peuvent plus facilement essayer de nouvelles technologies. Il y a beaucoup d'innovation dans les municipalités de cette taille, et chaque dollar qui y est épargné est aussi important qu'un dollar économisé à Toronto. Ces économies importantes sont d'ailleurs ce qui motive nos collectivités.

Par ailleurs, nous travaillons avec toutes les grandes villes. La FCM a d'ailleurs formé un caucus des maires des grandes villes. Le changement climatique est un enjeu important pour les grandes villes. Elles ont été les premières à agir dans le cas des gaz d'enfouissement, parce que ce sont elles qui ont les plus grands terrains et les plus grandes possibilités. Ce sont également elles qui ont créé les fonds renouvelables et les grands programmes de modernisation d'immeubles. Toronto a chapeauté le tout, mais Hamilton et Winnipeg y ont également participé. Calgary et Edmonton se sont dotées d'immenses programmes afin de moderniser tous leurs immeubles et d'économiser ainsi des millions de dollars par année. Calgary a lancé le projet «Ride the Wind» grâce auquel son système de train léger est alimenté en énergie éolienne. Dans beaucoup de villes, on modernise également les lumières.

Le plus grand défi consiste à faire assumer la responsabilité à la collectivité dans son ensemble plutôt qu'aux seules entreprises. À cet égard, Toronto ne fait pas exception. Beaucoup de travail se fait à Vancouver, où les immeubles sont modernisés.

Lorsque la responsabilité passe des entreprises à la collectivité et que l'on commence à réglementer la planification de l'aménagement du territoire, à favoriser l'aménagement mixte et à contraindre l'étalement urbain, là commence le véritable défi. Aucune de nos villes n'en est là. Elles commencent à peine à réfléchir à ce qu'elles peuvent faire pour gérer le problème en dehors du contexte industriel.

Le sénateur Eyton: Nous en sommes au tout début de ces audiences, et j'apprends au fur et à mesure. Je suis disposé à croire que la solution ne se trouve pas tant dans des mesures contraignantes du gouvernement que dans la demande du

"I will buy this kind of refrigerator or drive this kind of car and manage my own energy consumption." Who best and how to sell the public?

We are talking about governments and strictures and requirements and regulations, and by definition, that takes a long time to get in the books and be effective. The public demand can be quick. Who generates the demand? Who best to do that of the three levels of government?

Ms. Comeau: All three orders of government have a role to play.

There needs to be strong incentives at the federal level. The kinds of incentives we have today are minimal and timid. If you buy a hybrid vehicle if the U.S., you get a \$2,000 rebate. We need a \$2,000 rebate to buy hybrid vehicles in Canada. If you want to make the shift from SUV purchases to more efficient vehicles, you have to give an incentive to the consumer. That can be done as a match of federal and provincial funds. The experience of cooperation in this regard is limited.

If you look at the wind power production incentive, which is a program run out of NRCan to basically take 1 cent off the cost of producing wind power, the deal is that the provinces were supposed to come in and they did not. We missed at a chance to get at the premium, which was in the 3-cent range. Either they partner or not, but the two of them could do that together. We could do the same thing on green power. We could have stronger incentives to encourage consumers to buy green power.

We also need more efficient programs. We have been having some good discussions on this subject. There is a need for general public education programming, and I argue for a more targeted approach. I believe that we should approach the consumer right at the point of purchase. We should offer incentives to get people when they are in the store and target them on information. We should demonstrate the differences between this light versus that light, or this fridge versus that fridge, and have incentives right in the store.

NRCan has determined that incentives for sales people that give them more of a commission on selling an energy-efficient product is an effective way to achieve results. There is much that can be done to move the consumer along, but I would not argue that it is through general education. We will get better results when it is targeted at point of purchase and includes incentives for both the consumer and the retailer.

We must use that process to move consumers into the top end of the 20 per cent best in place. We must use legislation such as the Energy Efficiency Act to move the bottom up.

public. Il faut persuader le public d'acheter tel type de réfrigérateur, de conduire tel type de voiture et de gérer sa propre consommation d'énergie. Qui est le mieux placé pour convaincre le public et comment le fera-t-il?

On parle des gouvernements, des contraintes, des obligations et des règlements qui, par définition, prennent du temps à être intégrés et à produire des résultats tangibles. La demande du public peut changer rapidement. Qui génère cette demande? Des trois ordres de gouvernement, lequel serait le mieux placé pour le faire?

Mme Comeau: Les trois ordres de gouvernement ont un rôle à jouer.

Le gouvernement fédéral doit proposer des incitatifs forts. Les incitatifs actuels sont minimes et timides. Aux États-Unis, tout acheteur de véhicule hybride obtient un rabais de 2 000 \$. Il nous faut un rabais de 2 000 \$ pour l'achat de véhicules hybrides au Canada. Si l'on veut favoriser l'achat de véhicules écologiques plutôt que de véhicules utilitaires sport, il faut offrir des incitatifs aux consommateurs. Ces mesures pourraient être financées en collaboration par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Les expériences de collaboration à cet égard sont limitées.

Prenons l'exemple de l'incitatif à la production éolienne administré par NRCan, qui consiste essentiellement à diminuer le coût de la production éolienne d'un sou par kilowatt-heure. Les provinces devaient se greffer au programme, mais elles ne l'ont pas fait. Nous avons manqué une belle occasion de réaliser des économies de l'ordre de 3 sous. Les deux gouvernements ont le choix de collaborer ou non, mais ils pourraient y voir ensemble. Nous pourrions faire de même pour favoriser l'énergie verte. Nous pourrions multiplier les incitatifs pour encourager les consommateurs à acheter de l'énergie verte.

Il nous faut également des programmes plus efficaces. Nous avons déjà eu de très bonnes discussions sur le sujet. Il faut prévoir des programmes de sensibilisation du public. Je préconiserais une approche ciblée. Je crois qu'il faudrait aborder le consommateur directement au point d'achat. Nous devrions offrir des incitatifs aux gens lorsqu'ils sont en magasin et en profiter pour les informer. Nous devrions leur montrer la différence entre telle et telle lumière, entre tel et tel frigo et offrir des incitatifs directement en magasin.

NRCan a déterminé qu'il était efficace d'inciter les vendeurs à faire la promotion de produits à haut rendement énergétique en leur offrant une commission supérieure pour ces produits. Beaucoup de choses peuvent être faites pour aller chercher le consommateur, mais je ne crois pas que la sensibilisation soit le meilleur moyen de le faire. Nous obtiendrons de meilleurs résultats en concentrant les mesures au point d'achat et en offrant des incitatifs à la fois aux consommateurs et aux détaillants.

Nous devons utiliser ce mécanisme pour orienter les consommateurs vers les 20 p. 100 de produits les plus écologiques. Nous devons recourir à des lois comme la Loi sur l'efficacité énergétique pour favoriser ces produits.

The climate plan talks about vehicle fuel efficiency standards are negotiating with the motor vehicle manufacturers to increase efficiency 25 per cent. That should be the bottom line now. We use incentives for the 60 per cent or 80 per cent improvement in the hybrid end.

The Chairman: You mentioned that, apart from the infrastructure program and the money that is being spent on greenhouse gas initiatives et cetera, there are all kinds of other monies being spent in other government departments. That would be very helpful to us, because we are concentrating on the 1-tonne challenge and how that can be done. It would be useful if you had specific ideas about the other departments of government.

Ms. Comeau: Environment Canada is the group that has the mandate in terms of education and outreach. The Climate Change Action Fund, whose funding is coming to an end as well, is looking to determine whether it becomes the vehicle for delivering the 1-tonne challenge.

You need to talk to Environment Canada and ask what they are going to do with the Climate Change Action Fund. How will it be restructured? How do they intend to deliver the 1-tonne challenge? Would they be funding community groups?

The Green Communities Association is a growing national group that delivers residential retrofits, water conservation programs and waste management programs. They are little non-profit groups that go into homes and look at your water and energy and look at how you manage your waste and guide you toward better recycling and conservation. Initially, those programs were supported by Ontario, but now NRCan through the EnerGuide primarily supports them.

I do not know if you are familiar with that program. They do audits, which are critical. If they want to deliver the 1-tonne challenge, they really should support green communities and other groups such as that to get into the community and actually do the outreach work with municipalities in order to get those things going.

The other challenge aside from the One-Tonne Challenge is that a number of federal funding programs, such as Technology Partnerships Canada, need to focus more on delivering greenhouse gas reductions. Of course, they have supported Iogen and others, but there is significant spending in that regard that could also deliver reductions.

There are billions of dollars in technology programs, university research programs, and so on. The other is the Panel on Energy, Research and Development that brings together 12 federal departments that coordinate their federal research and investment. That is another area that needs focus on greenhouse gas emissions.

Le plan d'action sur le changement climatique prévoit des normes de consommation efficace de carburant. Dans ce contexte, on négocie actuellement des ententes avec les constructeurs de véhicules automobiles afin d'augmenter le rendement énergétique des véhicules de 25 p. 100. Ce devrait être le principe directeur. Nous offrons des incitatifs favorisant une amélioration du rendement énergétique de 60 ou de 80 p. 100 dans les véhicules hybrides.

Le président: Vous avez indiqué qu'outre le programme d'infrastructure et les fonds dépensés dans le cadre des projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les autres ministères investissent aussi en ce sens. Ce serait très utile pour nous, parce que nous nous concentrons sur le défi d'une tonne et sur la façon dont nous pouvons le relever, que vous nous donniez une idée de ce que peuvent faire les autres ministères.

Mme Comeau: Environnement Canada est le ministère responsable de la sensibilisation et de l'éducation. De plus, les projets financés par le Fonds d'action pour le changement climatique, qui cessera bientôt, doivent contribuer à relever le Défi d'une tonne.

Vous devez parler à Environnement Canada et demander à ses responsables ce qu'ils vont faire du Fonds d'action pour le changement climatique. Comment sera-t-il restructuré? Comment le ministère compte-t-il relever le Défi d'une tonne? Envisage-t-il de financer des groupes locaux?

Il y a aussi l'Association des éco-collectivités, un groupe national qui prend de plus en plus d'ampleur. Il mène des programmes de modernisation résidentielle, de conservation de l'eau et de gestion des déchets. Il se compose de petits groupes à but non lucratif qui vont dans les maisons vérifier la consommation d'eau et d'énergie des gens, leur gestion des déchets et les conseille pour les aider à mieux recycler et à mieux conserver les ressources. Au début, c'est l'Ontario qui finançait ces programmes, mais ils sont maintenant principalement financés par RNCan et son EnerGuide.

Je ne sais pas si vous connaissez bien ce programme. C'est un programme de vérification, ce qui est essentiel. Si l'on veut relever le Défi d'une tonne, il faut vraiment appuyer les éco-collectivités et les groupes semblables pour sensibiliser les municipalités et favoriser des projets concrets au sein des collectivités.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral doit axer davantage ses programmes de financement, comme Partenariat technologique Canada, sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Bien sûr, le gouvernement appuie Iogen, entre autres, mais il pourrait se servir de ces fonds importants pour favoriser aussi la réduction des émissions.

Des milliards de dollars sont investis dans des programmes de développement technologique et de recherche universitaire, entre autres. Il y a également la Table ronde sur l'énergie, les ressources et le développement, qui rassemble 12 ministères fédéraux et coordonne les recherches et l'investissement du gouvernement fédéral. Ce groupe pourrait lui aussi mettre l'accent sur les émissions de gaz à effet de serre.

The two main departments are NRCan and Environment Canada. You might also want to look at HRDC. When we met in Regina, we mentioned the importance of engaging youth. HRDC has a lot of programming aimed at youth and youth employment. There is much we could do at the community level in terms of youth employment programs that would be tied to the 1-tonne challenge.

Senator Finnerty: How do we find people to do these assessments?

Ms. Comeau: If you would like the Green Communities group to come to talk to you, I can provide you with that information. In fact, I will be talking to Clifford Maynes of that organization today, so I can even give your clerk his phone number.

Senator Finnerty: It would be very helpful to make the public aware of this, because most of us do not know what we are doing wrong in our homes.

The Deputy Chairman: We recently travelled to San Francisco to study energy matters. We uncovered a successful utilization of utility companies, in both conservation and efficiency. Not only did they conserve energy; they made money. In fact, the state of California made about \$2 billion.

What are your views on using the utilities to assist in the 1-tonne challenge? I know that British Columbia and Manitoba use them, but not all do.

Ms. Comeau: First, there is a network that goes right into people's home. People get utility bills, and we get a lot of information to consumers through those bills. There is also the opportunity for providing programs, whether to retrofit your home or to buy energy efficient appliances.

I would argue that, although appliances and heating systems are important since they both use a lot of energy in the home, the biggest issues are vehicles and where the electricity itself comes from.

To the degree that the utilities are pursuing a program of efficiency, that is great, but the most important thing is green power. We must invest significantly in that. This, in my view, is a failure of the climate plan. It talks about a commitment to 10 per cent of new supply, which is very timid. In my view, it should be 10 per cent of electricity supply by 2015.

The Deputy Chairman: That is another part of the program in California. It is called "integrated energy management."

Ms. Comeau: Yes, it has to be efficient and use green power.

Les deux principaux ministères responsables sont RNCan et Environnement Canada. Il y a également la participation de DRHC. Lorsque nous nous sommes rencontrés à Regina, nous avons parlé de l'importance de mobiliser les jeunes. DRHC déploie beaucoup de programmes destinés aux jeunes et au recrutement de jeunes. Nous pourrions faire beaucoup de choses au sein des collectivités dans le cadre des programmes de recrutement de jeunes pour relever le Défi d'une tonne.

Le sénateur Finnerty: Comment pouvons-nous trouver des gens qualifiés pour effectuer ces vérifications?

Mme Comeau: Si vous voulez que le groupe des éco-collectivités vienne vous parler, je peux vous fournir leurs coordonnées. En fait, je vais m'entretenir avec Clifford Maynes de cet organisme aujourd'hui. Je pourrais même laisser son numéro de téléphone à votre greffière.

Le sénateur Finnerty: Il serait très bien d'informer le public, parce que la plupart d'entre nous ne savons pas ce que nous faisons de mal à la maison.

La vice-présidente: Récemment, nous sommes allés à San Francisco dans le cadre de notre étude sur l'énergie. Nous avons découvert comment des sociétés de service public utilisaient l'énergie tout en favorisant la conservation et l'efficacité. Non seulement ces sociétés conservent-elles l'énergie, mais elles réalisent des profits. En réalité, l'État de la Californie réalise environ 2 milliards de dollars.

Que penseriez-vous d'utiliser les services publics pour relever le Défi d'une tonne? Je sais que la Colombie-Britannique et le Manitoba les utilisent, mais toutes les provinces ne le font pas.

Mme Comeau: Premièrement, il existe un réseau qui pénètre directement chez les gens. Les gens paient des factures pour les services publics qu'ils reçoivent, et nous pouvons envoyer beaucoup de renseignements aux consommateurs par la même occasion. Il y aurait également lieu d'offrir des programmes de modernisation résidentielle ou d'achat d'appareils à haut rendement énergétique.

À mon avis, même si les appareils électroménagers et les systèmes de chauffage sont importants en raison de la quantité d'énergie qu'ils consomment dans les foyers, les grands enjeux demeurent les véhicules et la production d'électricité.

Il est fantastique que les services publics s'harmonisent à un programme d'efficacité énergétique, mais le plus important demeure l'énergie verte. Nous devons investir considérablement en ce sens. Selon moi, c'est la principale faille du plan sur le changement climatique. Le gouvernement s'engage à augmenter de 10 p. 100 les nouvelles sources d'alimentation, mais c'est très peu. Selon moi, on devrait faire en sorte que 10 p. 100 des véhicules fonctionnent à l'électricité d'ici 2015.

La vice-présidente: C'est une autre partie du programme de la Californie. Il s'agit d'une gestion intégrée de l'énergie.

Mme Comeau: Oui, il faut favoriser l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergie verte.

The Deputy Chairman: I also want to ask you about the approximately five large companies that control everything we do in food production and agriculture. What is their role in the question of ethanol? If they wanted to step up to the plate, it would just happen.

Ms. Comeau: I cannot say that I have come across that as an interest point. I have certainly seen real interest in the agricultural community and in the biotechnology industry, but I have not seen it come in on the actual value-added food production side of it. I have seen it at the farming level.

The Deputy Chairman: So they are not yet engaged?

Ms. Comeau: I cannot say that. I have not seen it. That does not necessarily mean that it has not come to us through our work at FCM. That does not mean that they are not engaged; I just may not be seeing it in the work we are doing.

The Deputy Chairman: TransAlta, for example, is going into wind power. When a big company steps forward like that, it makes a difference.

Thank you, Ms. Comeau, for appearing before us this morning. This has been a very provocative session.

The committee adjourned.

La vice-présidente: J'aimerais également vous poser une question sur les quelque cinq grandes sociétés qui régissent toute la production alimentaire et agricole. Quel est leur rôle dans le dossier de l'éthanol? Si elles voulaient prendre des mesures en ce sens, le dossier débloquerait.

Mme Comeau: Je ne peux pas dire avoir constaté qu'il s'agissait d'un point d'intérêt pour elles. Il y a certainement un intérêt réel pour l'éthanol chez les agriculteurs et dans l'industrie de la biotechnologie, mais je n'ai rien observé de tel pour ce qui est de la production d'aliments à valeur ajoutée. Je n'ai observé d'intérêt à cet égard que chez les exploitants agricoles.

La vice-présidente: Elles n'ont donc encore pris aucun engagement?

Mme Comeau: Je ne peux pas l'affirmer avec certitude, mais je n'ai observé aucun engagement de leur part. Cela ne signifie pas nécessairement que personne ne nous en a parlé à la FCM. Cela ne signifie pas non plus que les sociétés n'ont pas pris d'engagement, mais peut-être n'ai-je tout simplement rien observé de tel dans le cadre de nos travaux.

La vice-présidente: À titre d'exemple, TransAlta se tourne vers l'énergie éolienne. Lorsqu'une grande entreprise pose un geste de la sorte, cela fait une grande différence.

Je vous remercie, madame Comeau, d'avoir comparu devant nous ce matin. Cette séance nous portera beaucoup à réfléchir.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, May 6, 2003 (On Bill S-10)

AS A PANEL:

From BC Marine Trades Association:

Mr. Norm Dyck, Government Relations.

From Atlantic Marine Trades Association:

Ms. Patricia Nelder, Executive Director.

From Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

Mr. Ray Mariash, Secretary-Treasurer.

From Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, President.

From Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, Author-Researcher.

Thursday, May 8, 2003 (On the Implementation of Kyoto)

From the Federation of Canadian Municipalities:

Ms. Louise Comeau, Director, Centre for Sustainable Community Development.

TÉMOINS

Le mardi 6 mai 2003 (sur le projet de loi S-10)

EN TABLE RONDE:

De la BC Marine Trades Association:

M. Norm Dyck, Relations gouvernementales.

De la Atlantic Marine Trades Association:

Mme Patricia Nelder, directrice exécutive.

De la Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.:

M. Ray Mariash, secrétaire-trésorier.

De Collision Analysis Ltd.:

Mr. Marshal Paulo, président.

De Komanoff Energy Associates:

Mr. Charles Komanoff, auteur-rechercheur.

Le jeudi 8 mai 2003 (Sur la mise en oeuvre de Kyoto)

De la Fédération canadienne des municipalités:

Mme Louise Comeau, directrice, Centre pour le développement d'collectivités viables.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Energy,
the Environment
and Natural Resources**

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources naturelles**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Tuesday, May 13, 2003

Le mardi 13 mai 2003

Issue No. 15

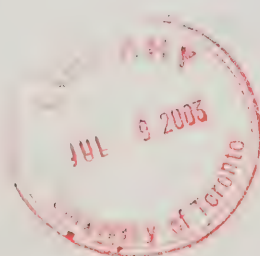
Fascicule n° 15

Third meeting on:
Bill S-10, An Act concerning personal
watercraft in navigable waters

Troisième réunion concernant:
Le projet de loi S-10, Loi concernant les
motomarines dans les eaux navigables

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Hubley
Buchanan	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Cochrane	Merchant
Eyton	Milne
Finnerty	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Sibbeston (*May 12, 2003*).

The name of the Honourable Senator Hubley substituted for that of the Honourable Senator Fraser (*May 12, 2003*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Hubley
Buchanan	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Cochrane	Merchant
Eyton	Milne
Finnerty	Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Banks substitué à celui de l'honorable sénateur Sibbeston (*le 12 mai 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Hubley substitué à celui de l'honorable sénateur Fraser (*le 12 mai 2003*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2003
(27)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:45 p.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Cochrane, Finnerty, Hubley, Kenny, Merchant, Milne, Spivak and Watt (10).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

WITNESSES:

AS A PANEL:

From the Canadian Recreational Canoeing Association:

Mr. Barry Cameron.

From the Ontario Recreational Boating Advisory Council:

Mr. Randy Whaley, Chairman.

From the Canadian Yachting Association:

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

AS A PANEL:

From the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:

Mr. Art Lamoureux, President;

Mr. Lester Hunt, Executive Director.

From the Federation of Ontario Cottagers' Associations:

Ms. Wendy Moore, Executive Director.

From the Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):

Mr. Jean-Guy Dépôt.

Mr. Cameron, Mr. Whaley and Mr. Vollmer each made a statement and as a panel, the witnesses answered questions.

Mr. Lamoureux and Mr. Dépôt each made a statement and as a panel, all the witnesses answered questions.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 13 mai 2003
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et de ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 h 45 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Cochrane, Finnerty, Hubley, Kenny, Merchant, Milne, Spivak et Watt (10).

Est présente: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit l'examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 10 des délibérations du comité des 25 et 27 mars 2003.*)

TÉMOINS:

EN TABLE RONDE:

De l'Association canadienne de canotage récréatif:

M. Barry Cameron.

De l'Ontario Recreational Boating Advisory Council:

M. Randy Whaley, président.

De l'Association canadienne de yachting:

M. Michael Vollmer, vice-président, récréatif.

EN TABLE RONDE

De la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:

M. Art Lamoureux, président;

M. Lester Hunt, directeur administratif.

De la Federation of Ontario Cottagers' Associations:

Mme Wendy Moore, directrice exécutive.

Du regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):

M. Jean-Guy Dépôt.

M. Cameron, M. Whaley et M. Vollmer ont chacun fait une déclaration et, en table ronde, les témoins ont répondu aux questions.

M. Lamoureux et M. Dépôt ont chacun fait une déclaration, et en table ronde, tous les témoins ont répondu aux questions.

At 7:40 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

À 19 h 40, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 13, 2002

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 5:45 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we will hear first, as a panel, witnesses from the Canadian Recreational Canoeing Association, the Canadian Yachting Association and the Ontario Recreational Boating Advisory Council.

Mr. Barry Cameron, Canadian Recreational Canoeing Association: Honourable senators, thank you for giving us the opportunity to say a few words to the committee. You have already received our brief, in which we suggest there are four key contexts in which this bill could be viewed.

The first is the enabling power of the bill itself, whose flexibility we find extremely attractive in that it allows the federal government to retain jurisdiction over our waterways. At the same time, it recognizes a need for control and choice in local areas when there is a problem that warrants some kind of intervention from local authorities.

The second context in which this bill could be looked at is the problematic safety and health issues that are inherent in the design and purpose of personal watercraft.

The third is the specific environmental impact of personal watercraft on our waterways, our adjoining landscapes and, of course, our wildlife that live on the edge of the water.

The fourth is the uncivil, aberrant behaviour of many personal watercraft operators themselves, which is bred by these irreverent machines.

I will not go over everything we have included in our brief. I do wish to add to it and provide you with a couple of examples that illustrate each of these four contexts.

Bill S-10 is enabling legislation, that is, it allows the federal government to transfer power to an authority while retaining its own constitutional powers. I want to give two examples of something that is happening at this moment where this bill could be useful.

The former cities of Halifax and Dartmouth are now a particular region called the "Halifax Regional Municipality." There were a number of laws regulating the lakes in that area that have been rescinded because of the amalgamation. They have

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 mai 2002

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit aujourd'hui à 17 h 45 pour en faire l'examen.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous allons d'abord accueillir un groupe de témoins représentant l'Association canadienne du canotage récréatif, l'Association canadienne de yachting et l'Ontario Recreational Boating Advisory Council.

M. Barry Cameron, Association canadienne du canotage récréatif: Honorables sénateurs, je vous remercie de l'occasion que vous nous donnez de nous adresser au comité. Vous avez déjà reçu notre mémoire, où nous disons qu'il existe quatre contextes clés dans l'optique desquels ce projet de loi devrait être examiné.

D'abord, il s'agit d'un projet de loi habilitant que nous considérons comme extrêmement intéressant de par la souplesse qu'il présente: il permet au gouvernement fédéral de préserver sa compétence en ce qui concerne nos voies d'eau. En même temps, le projet de loi reconnaît que contrôle et choix s'imposent localement, là où un problème peut justifier une forme d'intervention de la part des autorités locales.

Le deuxième contexte dans lequel il faut voir ce projet de loi concerne les problèmes de sécurité et de santé inhérents au concept et à la finalité des motomarines.

Le troisième met en jeu l'impact environnemental particulier des motomarines sur les plans d'eau, la nature avoisinante et, bien entendu, la faune qui vit au bord de l'eau.

Le quatrième contexte concerne le comportement délinquant et aberrant de nombreux conducteurs de motomarines que provoquent ces machines disgracieuses.

Je ne vais pas prendre tout ce qui est inclus dans notre mémoire. Je vais tout de même ajouter quelque chose; je vais vous fournir quelques exemples qui sauraient illustrer les quatre contextes en question.

Le projet de loi S-10 est une mesure habilitante, c'est-à-dire qu'il permet au gouvernement fédéral de transférer un pouvoir tout en préservant les pouvoirs constitutionnels qui lui reviennent. J'aimerais évoquer deux cas où, en ce moment, le projet de loi se révélerait utile.

Les anciennes villes de Halifax et de Dartmouth forment maintenant une région particulière, la municipalité régionale de Halifax. Plusieurs des lois qui s'appliquaient aux lacs dans la région ont été abrogées du fait de la fusion. Depuis, les

since approached the Coast Guard to find a way to create some legislation that might allow for regulation on the five lakes in the Halifax area.

At the moment, they are in limbo. There are no laws, except what already exists in legislation governing transportation, oceans and fisheries. Thus, there are no serious regulations to control speeds or any type of motorized vehicle on those particular lakes.

This is an instance in which transferring power to the municipality of Halifax and Dartmouth would be useful. They are knowledgeable about what is happening on the five lakes. This would give them an opportunity to provide some kind of jurisdiction, regulation and even enforcement on those lakes.

A short while ago, in Fredericton, New Brunswick, where I live, there was a proposal for a hovercraft pleasure operation on the river in late spring during the ice breakup. The municipality had no control whatsoever over that hovercraft, except for where it might land. The municipality could decide where it could dock, but had no control over what that hovercraft could do on the water itself. It was licensed by Transport Canada because it was carrying people.

Two weeks before it was to come to Fredericton it had an accident on the Kennebecasis River during ice breakup. There was a big piece of ice in front of it and the boat had to jam on its brakes. There were a number of children on the boat, several of whom were injured. Needless to say, they ended up not coming to Fredericton because of what happened that day on the Kennebecasis River.

My point is we had no control over what that boat could do. This matter is beyond personal watercraft. I am simply pointing out how the proposed legislation could be useful in dealing with other kinds of problematic watercraft on our waters.

There are two other things that are worrisome. At the moment, less than 10 per cent of motorized vehicles on our waterways are personal watercraft. However, their numbers are growing. In fact, some people have suggested that in five years, 30 per cent of the motorized vessels on our waterways will be personal watercraft.

What will be the situation five years from now if there are more of these machines on our waters and they are even more problematic? The personal watercraft industry complains that personal watercraft are being singled out in this proposed legislation. The truth is that far from being singled out unfairly, personal watercraft, because of a lack of regulation, and enforcement in particular, are in some sense the most protected and privileged vehicles on our public waters. They are operating with what I would call "tacit permits." They have a tacit permit to pollute, to make excessive and obnoxious noise in violation of laws against disturbing the peace. They have a tacit permit to

responsables ont abordé la Garde côtière en vue de trouver une façon de créer des mesures législatives qui permettraient d'appliquer une réglementation aux cinq lacs qui se trouvent dans la région d'Halifax.

En ce moment, ils se trouvent dans un vide juridique. Il n'y a pas de loi qui s'applique, sauf celles qui régissent déjà le transport, les océans et les pêches. Par conséquent, il n'y a pas de réglementation sérieuse qui puisse venir contrôler la vitesse des véhicules motorisés, de quelque type que ce soit, sur les lacs dont il est question.

Voilà un cas où le transfert des pouvoirs de la municipalité de Halifax et Dartmouth serait utile. Les gens là connaissent bien ce qui se passe sur les cinq lacs. Cela leur permettrait d'exercer une forme de compétence, de réglementer, voire de faire respecter les règles sur les lacs.

Il n'y a pas très longtemps de cela, à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, là où j'habite, il y a eu un projet de navigation de plaisance sur aéroglisseur, à la fin du printemps, au moment de la débâcle sur la rivière. La municipalité n'avait aucune emprise sur l'aéroglisseur en question, sauf pour dire où il pouvait accoster. La municipalité pouvait décider du lieu où l'aéroglisseur accostait, mais elle n'avait aucune emprise sur ce que l'aéroglisseur faisait sur le plan d'eau lui-même. Les responsables avaient un permis de Transports Canada parce qu'ils transportaient des gens.

Deux semaines avant d'arriver à Fredericton, l'aéroglisseur a eu un accident sur la rivière Kennebecasis, au moment de la débâcle. Arrivé devant un gros morceau de glace, le conducteur de l'aéroglisseur a dû freiner vigoureusement. Il y avait à bord un certain nombre d'enfants, dont plusieurs ont été blessés. Inutile de dire que le service n'a pas été offert à Fredericton, à cause de ce qui est arrivé ce jour-là, sur la rivière Kennebecasis.

Ce que je veux faire valoir, c'est que nous n'avons aucune emprise sur ce que pouvait faire le bateau. Ce n'est pas simplement une question de motomarine. Je signale simplement en quoi le projet de loi pourrait être utile pour s'attaquer à d'autres bateaux qui posent des problèmes dans nos eaux.

Deux autres choses sont inquiétantes. En ce moment, les motomarines représentent moins de 10 p. 100 des véhicules motorisés qui se trouvent sur nos plans d'eau. Par contre, leur nombre s'accroît. De fait, certaines personnes laissent entendre que, d'ici cinq ans, 30 p. 100 des véhicules motorisés sur nos plans d'eau seront des motomarines.

Quelle sera la situation dans cinq ans, si un plus grand nombre de ces machines se trouvent sur nos plans d'eau et qu'elles posent encore plus de problèmes? L'industrie de la motomarine se plaint du fait qu'on s'acharne sur les motomarines dans ce projet de loi. En vérité, cela n'a rien d'injuste: c'est que la motomarine, en raison d'un manque de réglementation et, en particulier, d'un manque d'application des règles, d'une certaine façon, représente le véhicule le plus protégé et le plus privilégié qui se trouve sur nos plans d'eau publics. Les gens qui les auront ont ce que je qualifierais de «permis tacite». C'est un permis tacite de polluer, de faire un bruit excessif et irritant, transgressant les lois contre le

operate outside the traditional rules of the road. Their sole function is as a stunt machine. They are designed for high-speed thrills.

What is especially worrisome in this context is the increased horsepower we are beginning to see in recently designed personal watercraft such as the four-stroke 155-horsepower Bombardier machine. That is an exorbitant amount of horsepower.

The personal watercraft industry would also like to place the blame for problems with personal watercraft on our waterways solely on the bad behaviour of operators and not on the design or the operating features of the vehicle itself.

There can be little doubt that the combination of power, speed, shallow draft and manoeuvrability built into the personal watercraft profoundly influence operator behaviour. The machine encourages you to speed. It encourages you to manoeuvre quickly. The truth is that the vast majority of personal watercraft have no braking facility. You probably already know that if you turn the throttle off, there is no way you can turn the machine. Some of the manufacturers of new machines are working on ways to deal with that particular issue, just as we are moving from two-stroke engines to four-stroke engines and to fuel injection rather than a gasoline/oil mix. All these things are positive steps. Obviously, the manufacturers have given in to some of the pressure from the rest of us who are worried about these machines. That is a good thing.

The point is they cannot stop safely. Many accidents have taken place when people have not been able to stop in time. In fact, in some of their brochures, manufacturers point out how far in advance of wanting to stop you should turn the throttle off. In most cases, it is around 375 feet. When you think about it, that is an enormous stopping distance.

It should be no surprise that 70 per cent of personal watercraft accidents are collisions, whether with other vessels, fixed objects or swimmers. What is even more disturbing is that the number of accidents that involve collisions has actually increased over the past five years. It should also be no surprise that personal watercraft are the only vessels where the leading cause of fatalities is not drowning, as in the case of canoes, but collision or blunt force trauma.

While other types of motorized watercraft also emit pollution, the characteristics of the operational use of person watercraft, such as staying in one area for long periods of time and the frequent acceleration and deceleration, increase the impact of pollution. They play in one area for a long time. That is their fun — the thrill, the stunt. However, that generates more pollution. No matter whether it is a two-stroke or a four-stroke engine, they do generate an enormous amount of pollution.

fait de troubler la paix. Les gens ont un permis tacite de conduire en faisant fi des règles traditionnelles. Leur seule fonction est la cascade. Elles sont conçues pour les manœuvres grisantes à haute vitesse.

Ce qui inquiète particulièrement, dans ce contexte, c'est la puissance accrue que nous commençons à voir dans les modèles récents de motomarine, par exemple la motomarine à 155 chevaux de Bombardier avec un moteur à quatre temps. C'est une puissance extraordinaire.

L'industrie de la motomarine aimerait attribuer les problèmes liés aux motomarines sur nos plans d'eau au seul comportement répréhensible des conducteurs et non pas à la conception ou aux fonctions du véhicule lui-même.

Il ne peut faire aucun doute que la combinaison de puissance, de vitesse, de faible tirant d'eau et de maniabilité que présente la motomarine a une incidence profonde sur le comportement du conducteur. La machine vous encourage à faire de la vitesse. Vous encourage à faire des manœuvres subites. En vérité, la grande majorité des motomarines n'ont pas de mécanisme de freinage. Vous savez probablement déjà que si on coupe les gaz, il n'y a plus aucune façon de faire virer la machine. Certains des fabricants travaillent à des machines nouvelles en vue de régler ce problème particulier, tout comme nous passons des moteurs à deux temps aux moteurs à quatre temps et du mélange huile-essence à l'injection. Ce sont toutes là des mesures positives. Visiblement, les fabricants ont cédé à certaines des pressions provenant du reste d'entre nous, qui se soucient de ces machines. C'est une bonne chose.

Ce qu'il faut dire, c'est qu'il est impossible de s'arrêter en toute sécurité avec ces machines. Nombre d'accidents ont eu lieu où les gens n'ont pu arrêter à temps. En fait, dans certaines des brochures, les fabricants soulignent à quelle distance il faut couper les gaz afin de pouvoir arrêter. Dans la plupart des cas, c'est autour de 375 pieds. Quand on y pense, c'est une distance énorme.

On ne devrait pas être étonné d'apprendre que 70 p. 100 des accidents de motomarine sont des collisions, qu'il s'agisse d'une collision avec un autre véhicule, avec un objet fixe ou avec des nageurs. Ce qui est encore plus troublant, c'est le nombre d'accidents impliquant des collisions, qui, de fait, ont augmenté depuis cinq ans. De même, on ne devrait pas être étonné d'apprendre que les motomarines sont les seuls véhicules pour lesquels la cause première de mortalité est non pas la noyade, comme c'est le cas pour les canoës, mais la collision ou les traumatismes résultant d'un choc violent.

Il existe d'autres sortes de véhicules motorisés qui polluent, mais les caractéristiques de l'usage qui est fait des motomarines — par exemple, demeurer à un seul endroit pendant de longues périodes et accélérer et décélérer souvent, accroissent les effets de la pollution. Les conducteurs de motomarine jouent dans le même coin pendant longtemps. C'est là leur plaisir — la sensation forte, la cascade. Par contre, cela ne fait que polluer plus. Qu'importe qu'il s'agisse d'un moteur à deux temps ou à quatre temps, le véhicule produit une quantité énorme de pollution.

A typical personal watercraft discharges between 50 and 60 gallons of unburned gasoline into the environment every year. That is a massive amount of discharge that affects not only the quality of waters but also our wildlife.

I am suggesting this is the time to act. We need stronger regulation. We need widespread enforcement of those regulations in an effort to keep our waterways civil and available to all recreational users. People tend to leave particular waterways when they see personal watercraft because it is uncomfortable sharing the waters with them. Therefore, we need some kind of regulatory power. That is why we support this bill. We think that transfer of authority to smaller groups, such as regional municipalities and organizations, allows for more meaningful regulation and broader enforcement.

In Fredericton, no one polices the waterways. No one polices between municipality borders. Anything can happen in that water. Theoretically, the local police go out about once a year. They check for licences on boats that are already stationary. They do not look for anyone speeding. They do not look at the mix between personal watercraft, motorboats and canoes.

I should also mention that we do not see this kind of offensive behaviour on the water with ordinary motorboats, outboards or ordinary speedboats. It tends to be just personal watercraft, which is why they are being singled out in this proposed legislation as well. I am not blaming motorboats in general. I am blaming a particular motorized vehicle and the particular behaviour that is bred by it.

Mr. Randy Whaley, Chairman, Ontario Recreational Boating Advisory Council: Honourable senators, I am a recreational boater. I do most of my cruising in a powerboat in Georgian Bay. Although I see personal watercraft daily, I do not own or drive one. I am past chair and president of the Ontario Boating Forum, a group that was organized to protect the navigational rights of boaters.

As a volunteer, I currently serve as the Chair of the Ontario Region Recreational Boating Advisory Council, to be referred to in the report as ORBAC. This council is comprised of volunteers, all recreational boaters, who advise Julian Goodyear, Regional Director of Central and Arctic Region of the Canadian Coast Guard.

As chair of the Ontario council, I serve on the National Recreational Boating Advisory Council, which advises John Adams, Commissioner of the Canadian Coast Guard.

The ORBAC advisers have been appointed by the regional director to provide advice to the central and Arctic region of the Coast Guard on recreational boating issues regarding safety and the environment. As advisers, they are appointed based on their

La motomarine ordinaire déverse entre 50 et 60 gallons d'essence non brûlée dans l'environnement tous les ans. C'est une quantité énorme qui a un impact non seulement sur la qualité des eaux, mais aussi sur notre faune.

Je vous dis que le moment est venu d'agir. Nous avons besoin d'une réglementation plus sévère. Nous devons faire respecter partout les règles adoptées, afin que nos plans d'eau deviennent plus paisibles et qu'ils demeurent accessibles à tous les utilisateurs récréatifs. Les gens ont tendance à quitter un plan d'eau particulier quand ils voient que des motomarines s'y trouvent: ils sont mal à l'aise à l'idée d'y partager l'espace commun. Par conséquent, il nous faut une forme de pouvoir réglementaire. C'est pourquoi nous appuyons ce projet de loi. Nous croyons que le transfert de pouvoir à des groupes plus restreints, par exemple les organisations et municipalités régionales, permet de mieux réglementer et de mieux faire respecter les règles.

À Fredericton, personne ne fait de la surveillance sur les plans d'eau. Personne ne fait de surveillance entre les frontières municipales. Tout peut arriver sur les plans d'eau en question. Théoriquement, la police locale y va environ une fois par année. Elle vérifie les permis des gens à bord des bateaux déjà stationnaires. Elle n'essaie pas de voir si quelqu'un fait de l'excès de vitesse. Elle n'étudie pas le mélange des motomarines, des bateaux à moteur et des canoës.

Je devrais mentionner aussi que nous n'observons pas ce comportement aberrant chez les conducteurs de canots automobiles, de hors-bord ordinaires ou de canots à moteur. On l'observe seulement que dans le cas des motomarines, ce qui explique pourquoi le législateur se penche ici sur leur cas précis. Je ne jette pas la pierre aux bateaux motorisés en général: je jette la pierre à un véhicule particulier et à la conduite particulière que cela suscite.

M. Randy Whaley, président, Ontario Recreational Boating Advisory Council: Honorables sénateurs, je suis moi-même plaisancier. Pour la plus grande part, je navigue sur les eaux de la baie Georgienne. Je vois des motomarines tous les jours, mais je n'en possède pas et je n'en conduis pas moi-même. Je suis ex-président et président du conseil de l'Ontario Boating Forum, le groupe organisé pour protéger les droits des plaisanciers en matière de navigation.

À titre bénévole, j'exerce actuellement les fonctions de président de l'Ontario Region Recreational Boating Advisory Council, que je désignerai par le sigle ORBAC à partir de ce moment. Le conseil se compose de bénévoles, tous des plaisanciers, qui conseillent M. Julian Goodyear, directeur général responsable de la Région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière du Canada.

À titre de président du conseil de l'Ontario, je siège au Conseil consultatif national sur la navigation de plaisance, qui conseille John Adams, commissaire responsable de la Garde côtière canadienne.

Les conseillers d'ORBAC, nommés par le directeur régional, ont pour fonction de conseiller les gens de la région du centre et de l'Arctique de la Garde côtière à propos de la navigation de plaisance, particulièrement les questions touchant la sécurité et

skills and knowledge in a particular area of recreational boating, such as cruising, fishing, kayaking, canoeing, tourism, cottage use, et cetera, but not for their affiliation with any organization, association or commercial interest.

I tell you this today to demonstrate the balanced and sincere views that will be brought forward in this report from the Ontario Recreational Boating Advisory Council. This council, which represents roughly half of the recreational boaters in Canada, is well respected for its work by the Canadian Coast Guard and other councils and organizations across Canada.

I want to tell you more about the development of ORBAC's recommendations on Bill S-10. Bill S-10 was introduced as an agenda item on January 17, 2003 at ORBAC's winter meeting in Toronto. It was evident during the meeting that there were differing opinions, as well as considerable opposition to the bill, and that further discussion would be required for the council to develop a clear position. As a result, a subcommittee was established with the mandate to present recommendations to the regional director and to the chair, myself. The subcommittee met on February 12, 2003 and consisted of six members of ORBAC with particular skills in law enforcement, regulations and legislation, and operator competency training.

The subcommittee members had interests or participated in powerboating and sailing, or boated at the cottage. The members represented a broad spectrum of different recreational vessel users. I give honourable senators this background and information on the subcommittee members to further demonstrate that this submission is based on a balance and the unbiased opinions of knowledgeable individuals with no commercial interest in the passage or rejection of Bill S-10.

The subcommittee's report was returned to the regional director at our ORBAC spring meeting, held on April 24, 2003. The following is a synopsis of the committee's report.

What did the ORBAC determine? The subcommittee identified that a problem exists; otherwise, Bill S-10 would not be before them. The characteristics of personal watercraft, such as the ability to stop, turn or start quickly, to travel close to shore or in shallow water and to jump waves contrast with most other power-driven vessels.

As a result of these characteristics, cottage or landowners, in particular, are concerned about safety, noise, environmental damage and reckless or careless operation of a vessel.

The subcommittee recognized that alternative solutions are a more appropriate method of addressing these concerns than Bill S-10. They stated that many of the concerns raised in support of Bill S-10 ignore the fact that the issues and actions

l'environnement. En tant que conseillers, ils sont choisis pour les connaissances et les compétences qu'ils possèdent en rapport avec un aspect particulier de la navigation de plaisance, par exemple la navigation de croisière, la pêche, le kayak, le canotage, le tourisme, les chalets et ainsi de suite, et non pas pour leur affiliation à quelque organisation, association ou intérêt commercial.

Je vous le dis aujourd'hui pour faire voir que les idées avancées dans le rapport de l'Ontario Recreational Boating Advisory Council sont équilibrées et sincères. Le conseil, qui représente environ la moitié des plaisanciers du Canada, est bien respecté pour son travail auprès de la Garde côtière canadienne et d'autres conseils et organisations dans tout le Canada.

J'aimerais vous en dire plus sur le travail qui a débouché sur les recommandations de l'ORBAC à propos du projet de loi S-10. Le projet de loi S-10 a été inscrit à l'ordre du jour de la réunion du 17 janvier 2003, réunion d'hiver de l'ORBAC, à Toronto. À cette réunion, on a bien vu qu'il y avait des opinions divergentes sur le sujet, tout comme une opposition notable au projet de loi, et qu'il fallait approfondir la discussion pour que le conseil en arrive à une position sans équivoque. De ce fait, un sous-comité a été établi et chargé de présenter des recommandations au directeur régional et au président, c'est-à-dire moi-même. Le comité, qui s'est réuni le 12 février, comptait six membres de l'ORBAC ayant des compétences particulières dans le domaine de l'exécution de la loi, de la réglementation et de la législation, tout comme en formation des conducteurs.

Les membres du comité avaient un intérêt pour le canotage à moteur et la voile, sinon ils utilisaient un bateau au chalet, quand ils ne s'adonnaient pas carrément à ces activités. Ils représentaient un vaste éventail de plaisanciers. Je donne un aperçu de leur situation aux honorables sénateurs, afin de souligner que notre mémoire repose sur des opinions équilibrées et dénuées de préjugés formulés par des personnes qui connaissent bien l'activité tout en n'ayant aucun intérêt, sur le plan commercial, à ce que le projet de loi S-10 soit adopté ou rejeté.

Le rapport du sous-comité a été renvoyé au directeur régional à la réunion printanière de l'ORBAC, tenue le 24 avril 2003. Voici un résumé du rapport du comité.

Qu'est-ce que l'ORBAC a déterminé? Le sous-comité a déterminé qu'il existait un problème, sinon il n'y aurait pas de projet de loi S-10 à examiner. Les caractéristiques de la motomarine, par exemple les départs, arrêts et virages rapides, la possibilité de naviguer près des berges ou en eau peu profonde, et la capacité de «sauter» les vagues la distinguent de la plupart des autres véhicules à moteur.

Étant donné ces caractéristiques, les propriétaires de chalet et propriétaires de terrain, en particulier, se soucient de la sécurité, du bruit, des dommages à l'environnement et des cas de conduite négligente.

Le sous-comité a reconnu qu'il existe des solutions de rechange au projet de loi S-10, afin de mieux régler la situation. Selon lui, nombre des inquiétudes soulevées pour appuyer le projet de loi S-10 passent à côté du fait que les questions et les

described as needing to be curbed are already covered by existing legislation and regulation and that Bill S-10 might short-circuit the process that already exists under the boating restriction regulations.

This could lead to cottagers or local landowners being able to affect federal legislation regarding navigation without providing equal and due input from boaters.

The committee determined that the primary root of the problem that initiated Bill S-10 is the behaviour of the operator and not the vessel. The subcommittee stated that some of the reasons for improper operation might include not being an educated or trained boater, not being familiar with the operating and handling characteristics of the personal watercraft and not being a courteous boater and/or neighbour.

They also stated that in which areas PWCs are operating in proximity to other shared users of the waterway might be one the biggest factors in this issue. The subcommittee agreed that to adequately address these issues, the boating restriction regulations needed to be updated and the process refined in order to expedite new regulatory requests.

What did the ORBAC subcommittee recommend? In its simplest form, the Ontario Recreational Boating Advisory Council, as a result of the subcommittee's report, is proposing the following new initiatives. First, that a schedule be created within the boating restriction regulations that would address specific types of behavioural operation of all vessels. Such behaviours must be easily identifiable for the purposes of enforcement. Some examples we propose are wake jumping, driving in circular patterns, and proximity — the operation of a power vessel too close to shore, or too close to other vessels, obstacles, swimmers or swimming areas, each to be defined as the schedule is created.

Second, that we improve the current boating restriction regulation process, which is too slow. We have recognized this for some time. One simple way of speeding things up is to allow the process to be activated at a minimum of four times per year rather than the current once a year. If people miss the submission deadline by one day, they have to wait an entire year before the process can begin again.

I am confident that a small committee of representatives from the recreational boating community can come up with other means of improving the process.

Third, ban the nighttime operation of personal watercraft.

agissements décrits, et décriés, sont déjà pris en considération dans les lois et règlements existants, et que le projet de loi S-10 pourrait court-circuiter le processus qui existe déjà en ce qui concerne le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

Cela pourrait amener les propriétaires de chalet ou les propriétaires des terrains locaux à influencer sur une loi fédérale concernant la navigation, sans que les plaisanciers aient également voix au chapitre.

Le comité a déterminé que la racine du problème à l'origine du projet de loi S-10 est le comportement du conducteur et non pas le véhicule lui-même. Le sous-comité a souligné, parmi les raisons invoquées pour expliquer les problèmes de conduite, l'absence d'éducation ou de formation de la part du conducteur, le fait de ne pas bien connaître les fonctions pour conduire et manier la motomarine, et le fait d'être un plaisancier et (ou) un voisin discourtois.

Il a également affirmé que l'un des principaux facteurs est l'utilisation commune de l'espace par les conducteurs de motomarine et d'autres utilisateurs des plans d'eau. Le sous-comité a convenu du fait que, pour bien régler cette question, le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux doit être mis à jour, et la démarche, mise au point, pour que les nouvelles demandes à l'égard de la réglementation soient traitées plus rapidement.

Quelles sont les recommandations du sous-comité de l'ORBAC? Sous sa forme la plus simple, l'Ontario Recreational Boating Advisory Council, après avoir étudié le rapport du sous-comité, propose les initiatives suivantes. Premièrement, ajoutez au règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux une annexe où il est question des divers types de comportement des conducteurs, tous véhicules confondus. Les agissements jugés répréhensibles doivent être facilement repérables aux fins de l'exécution de la loi. Parmi les exemples que nous proposons, il y a le fait de «sauter» les vagues, de faire des manœuvres circulaires et de naviguer à proximité d'une personne ou d'un objet — le fait d'être trop près de la côte, d'un autre bateau, d'obstacles, de nageurs ou de secteurs réservés aux nageurs, chacun des cas devant être défini au moment de la création de l'annexe.

Deuxièmement, nous voudrions améliorer la démarche associée à l'actuel règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui est trop lente. Nous reconnaissons ce fait depuis un certain temps déjà. Une façon simple d'accélérer les choses serait de faire en sorte que la démarche puisse être activée au moins quatre fois par année, plutôt qu'une fois l'an, comme c'est le cas en ce moment. Si les gens qui présentent une proposition sont en retard d'un jour, ils n'auront pas à attendre une année complète avant de pouvoir représenter leurs propositions.

Je crois bien qu'un petit comité de représentants du monde des plaisanciers arrivera à trouver d'autres façons d'améliorer la démarche.

Troisièmement, il faut bannir l'utilisation des motomarines la nuit.

Since the issuance of this report, the committee has continued to research restrictions in other countries. We are prepared to make specific recommendations on that at a later date.

It is important to note that nowhere do the council's recommendations single out PWCs, save for the proposed amendment to the small vessel regulations regarding nighttime operation. This is critical, as we as boaters do not wish to single out or discriminate against one type of vessel or boat.

If PWCs concern some people today, then kids water skiing all day long were yesterday's concern, and there will certainly be some new type of boat that will be tomorrow's problem.

To pass regulations or legislation that attempts to deal with the boat and not the boater will not work. Our proposal focuses on the vessel operator, not the vessel, and we believe it will serve the long-term interests of boaters far better than Bill S-10.

In summary, the Ontario Recreational Boating Advisory Council supports the alternatives submitted in this report and recommends that improvements be made in the existing legislation and regulations to address the concerns of Canadian boaters regarding the unsafe or irresponsible operation of any vessel in our waters.

I want to assure this committee that these simple recommendations have good support from representative organizations such as the Canadian Yachting Association; the Ontario Provincial Police; the Ontario Federation of Cottage Associations; Canadian Power and Sail Squadrons; the Canadian Coast Guard, Central and Arctic Region; the Ontario Sailing Association; the Ontario Boating Forum; and the Ontario Marina Operators Association.

On behalf of the Ontario Recreational Boating Advisory Council, I wish to extend our thanks for the opportunity to speak to the standing Senate committee today.

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation, Canadian Yachting Association: Honourable senators, I too am a boater. The Canadian Yachting Association is a not-for-profit corporation founded in 1931. It acts as a national authority for sailing in Canada and is recognized around the world for excellence in both sail and power training programs for all boaters, recreational boating activities, and competitive sailing.

The association represents the interests of 10 provincial associations, 258 clubs, 52 boating schools and 31 class associations.

Over 80,000 people are active members of these organizations. We promote the sport of boating through collaboration with and support of our partners and other stakeholders.

Depuis que le rapport a été produit, le comité continue de faire des recherches sur les restrictions qui existent dans d'autres pays. Nous sommes prêts à formuler des recommandations particulières à ce sujet, à une date ultérieure.

Il importe de noter que nulle part les recommandations du conseil ne portent-elles sur le cas particulier des motomarines, sauf la proposition d'interdire l'utilisation de nuit dans le règlement sur les petites embarcations. C'est une question capitale: en tant que plaisanciers, nous ne souhaitons pas faire de cas particulier d'un type de véhicule ou de bateau.

Si les motomarines inquiètent les gens aujourd'hui, les enfants qui faisaient du ski nautique toute la journée inquiétaient les gens hier, et il y aura certainement demain une autre sorte de bateau qui posera des problèmes.

Il n'est pas utile d'adopter un règlement ou une loi qui porte sur le bateau et non pas sur celui qui le conduit. Notre proposition porte sur le conducteur du bateau, et non pas le bateau lui-même, et nous croyons qu'elle serait utile aux intérêts à long terme des plaisanciers, bien plus que le projet de loi S-10.

Pour résumer, l'Ontario Recreational Boating Advisory Council appuie les solutions de rechange présentées dans ce rapport et recommande que les lois et règlements existants soient améliorés afin d'atténuer les préoccupations des plaisanciers canadiens en ce qui concerne la conduite dangereuse ou irresponsable des véhicules, tous les véhicules, sur nos plans d'eau.

Je tiens à assurer au comité que les recommandations simples ainsi énoncées bénéficient de bons appuis de la part d'organisations représentatives comme l'Association canadienne de yachting, l'Ontario Provincial Police, l'Ontario Federation of Cottage Associations, les Escadrilles canadiennes de plaisance, la Garde côtière canadienne (Région du centre et de l'Arctique), l'Ontario Sailing Association, l'Ontario Boating Forum et l'Ontario Marina Operators Association.

Au nom de l'Ontario Recreational Boating Advisory Council, je tiens à vous remercier de l'occasion qui nous a été offerte de nous adresser au comité sénatorial permanent aujourd'hui.

M. Michael Vollmer, vice-président, récréatif, Association canadienne de yachting: Honorables sénateurs, Je suis plaisancier moi aussi. L'Association canadienne de yachting est une société sans but lucratif fondée en 1931. Elle agit comme autorité nationale du yachting au Canada et est reconnue de par le monde pour l'excellence de ses programmes de formation à la conduite des bateaux à voile et des bateaux à moteur à l'intention de tous les plaisanciers, pour ses activités de navigation de plaisance et pour ses compétitions de voile.

L'Association représente les intérêts de dix associations provinciales, 258 clubs, 52 écoles de conduite de bateau et 31 associations de propriétaires.

Plus de 80 000 personnes sont membres actifs de ces organisations. Nous faisons la promotion de la navigation de plaisance sportive en collaborant avec nos partenaires et d'autres parties intéressées et en les appuyant.

Canada has a unique, tremendous perspective in the world of recreational boating. We have seacoasts on three oceans. We have, literally, inland seas and a myriad of other waters from coast to coast. We own more boats per capita than all but one or two other countries in the world. We draw on a boating heritage that stretches back through our First Nations.

According to the Lifesaving Society, over half the population of Canada goes out in a boat at least once a year. Canadians are boaters nonpareil, and their interests cover every conceivable waterway in our country. The recreational boating community is a vibrant, intrinsic part of the Canadian experience.

We want to ensure that any attempt to regulate this community follows the well-established system of legislation and regulation already in place. This body of law recognizes the place of boating in Canada. It has adequate, built-in safety and environmental protections. More important, any restrictions on boating activities are arrived at only after adequate consultation with the affected community.

The Canadian Yachting Association, as an active participant in the recreational boating community, recognizes the need for some restrictions on boating for safety or environmental reasons. The pursuit of a safe boating environment is central to our reason for being, and without a clean marine environment, the enjoyment of our sport would be greatly diminished.

Bill S-10 is based on the premise that personal watercraft have particular safety and environmental problems. Furthermore, the existing boating regulations apparently provide insufficient regulation of personal watercraft and more regulation is required.

We believe that there are present regulations under the Canada Shipping Act, the Navigable Waters Protection Act, the Criminal Code and various acts under the purview of the Department of Environment sufficient to protect the public's interest in safety and the environment. Penalties for infractions can be severe, though for the most part, the scale of fines levied under the Contraventions Act is reasonable. All of these regulations apply equally to all vessels on all waters in Canada, personal watercraft included. This is an important concept. All vessels and their operators are treated equally.

The safety of PWCs raises a fundamental issue in this bill. The Canadian Yachting Association is a member of a number of boating safety and educational organizations. In our experience, none of the data that has been presented by any of these groups suggest that personal watercraft have a particular safety problem, and according to some studies, they appear to be safer than

Le Canada a une perspective unique et incroyable du monde de la navigation de plaisance. Nous avons des littoraux marins sur trois océans. Nous avons, littéralement, des mers intérieures et une myriade d'autres eaux intérieures, d'un océan à l'autre. Le Canada compte plus de propriétaires de bateaux par habitant que tout autre pays, sauf un ou deux, et notre patrimoine en matière de navigation de plaisance remonte aux Premières nations.

D'après la Société de sauvetage, plus de la moitié de la population fait une randonnée en bateau au moins une fois par année. Les Canadiens sont des plaisanciers sans pareils, et leurs intérêts s'étendent sur tous les cours d'eau imaginables du pays. Les plaisanciers constituent une partie vivante et intrinsèque de la réalité canadienne.

Nous voulons nous assurer que toute tentative de réglementer cette collectivité suit le système bien établi de lois et de règlements existants. Cet ensemble de droit reconnaît la place de la navigation de plaisance au Canada. Des mesures de sécurité et de protection de l'environnement y sont intégrées. Plus que tout, toutes les restrictions sur les activités de la navigation de plaisance n'ont été imposées qu'après une consultation adéquate de la communauté touchée.

L'Association canadienne de yachting participe activement au milieu de la navigation de plaisance, reconnaît la nécessité d'imposer certaines restrictions à la navigation de plaisance pour des raisons sécuritaires et environnementales. La recherche d'un milieu de navigation de plaisance sûr est au cœur de notre raison d'être — et, sans un milieu marin propre, il serait beaucoup plus difficile de jouir des plaisirs que procure notre sport.

Le projet de loi S-10 se fonde sur la prémisse selon laquelle les motomarines présentent des problèmes particuliers en matière de sécurité et d'environnement. En outre, il semblerait que le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux n'est pas suffisant pour régir les motomarines et qu'une réglementation supplémentaire s'impose.

Nous croyons que les règlements actuels en application de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Loi sur la protection des eaux navigables, du Code criminel et des diverses lois du ressort du ministère de l'Environnement suffisent pour protéger les intérêts du public en matière de sécurité et d'environnement. Les pénalités imposées pour les infractions peuvent être lourdes, bien que, dans la plupart des cas, les amendes imposées en vertu de la Loi sur les contraventions soient raisonnables. Tous ces règlements s'appliquent également à tous les bateaux sur tous les plans d'eau du Canada, y compris les motomarines. Ce concept est important. Tous les bateaux et leurs conducteurs doivent être traités de façon égale.

La sécurité des motomarines soulève une question fondamentale dans ce projet de loi. L'Association canadienne de yachting est membre de plusieurs organisations de sécurité et d'éducation dans le domaine de la navigation de plaisance. D'après notre expérience, aucune des données qui ont été présentées par un de ces groupes ne laisse entendre que les

canoes, kayaks and rowboats. Safety of personal watercraft does not appear to be a real issue.

With respect to environmental issues, it is obvious even to the casual observer that newer personal watercraft are far cleaner and quieter than models from several years ago. Many of our members operate other types of vessels with conventional carbureted two-stroke engines, the same engines that are found in personal watercraft. These engines are not as clean as the newer, direct-injected two-cycle engines, and certainly less clean than four-stroke engines. If environmental issues are a central concern of this bill, then literally hundreds of thousands of existing engines will need to be replaced, at untold cost to our community. Environmental issues associated with PWCs are shared by many other vessels on the water and are not unique to this one type.

With respect to the assertion that the boating restriction regulations are ineffective, we would argue the opposite. The BRRs allow certain bans or limitations to be placed on vessels that cover all the situations envisaged in Bill S-10. There is a formal process requiring consultation with all affected parties. A request for a restriction must be made by a "designated authority" or a "designated provincial authority," implying some form of electoral responsibility. There are adequate sections dealing with enforcement and signage. These regulations have been found to be effective from coast to coast on all types of water. The process is fair and open, with considerable opportunity for public input at each step. We are pleased with the current regulations.

We believe that Bill S-10, however, will allow ill-defined "local authorities" to place bans or other restrictions on a specific type of vessel — in this case, personal watercraft. As defined in the bill, local authorities may include un-elected and often unrepresentative groups such as cottage associations, park authorities and others. Other authorities mentioned are municipal in nature. Consultation is only required with local residents and law enforcement agencies. Boaters are not worthy of a formal mention.

The fundamental inclusiveness of the boating restriction regulations is apparently ignored over the supposed rights of the shore dweller. Also ignored in this bill is the public right of navigation.

The Honourable Justice La Forest of the Supreme Court of Canada made it very clear in *Whitbread v. Whalley*, and I assure you it is not this gentleman, that the law of navigation in Canada has two fundamental dimensions: The ancient common law public right of navigation, and constitutional authority over the subject matter of navigation, both of which are necessarily interrelated by

motomarines présentent un problème particulier en matière de sécurité et, d'après certaines études, elles semblent être plus sécuritaires que les canots, les kayaks et les chaloupes à rames. La sécurité des motomarines ne semble pas être l'enjeu réel.

En ce qui concerne les questions environnementales, il est évident, même pour l'observateur occasionnel, que les motomarines sont beaucoup plus propres et silencieuses que les modèles qui étaient en circulation il y a plusieurs années. Bon nombre de nos membres conduisent d'autres types de bateaux munis d'un moteur conventionnel à deux temps, comme ceux qui se trouvent dans les motomarines. Ces moteurs ne sont pas aussi propres que les nouveaux moteurs à injection directe à deux cycles, et sont certainement moins propres que les moteurs à quatre temps. Si les questions environnementales constituent une préoccupation centrale de ce projet de loi, des centaines de milliers de moteurs existants, littéralement, devront être remplacés à un coût inédit pour les plaisanciers. Les questions environnementales liées aux motomarines s'appliquent également à de nombreux autres bateaux; elles ne sont pas uniques à ce type d'embarcation.

En ce qui concerne l'allégation selon laquelle le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est inefficace, nous prétendons tout le contraire. Ce règlement permet d'imposer certaines interdictions ou restrictions aux embarcations qui couvrent toutes les situations énoncées dans le projet de loi S-10. Un processus officiel existe pour exiger la consultation de toutes les parties touchées; une demande de restriction doit être faite par une «autorité désignée» ou une «autorité provinciale désignée», ce qui comporte une certaine forme de responsabilité électorale — et le règlement comporte des articles pertinents traitant de l'application de la loi et l'affichage. Le Règlement s'est avéré efficace d'un océan à l'autre, sur tous les types de plan d'eau. Le processus est juste et ouvert, il offre de grandes possibilités de participation publique à chacune des étapes. Le règlement actuel nous plaît.

Tout de même, nous croyons que le projet de loi S-10 permettra à des «autorités locales» mal définies d'imposer des interdictions ou d'autres restrictions sur un type particulier d'embarcation, dans le cas qui nous intéresse, les motomarines. Selon la définition du projet de loi, les autorités locales peuvent inclure des groupes non élus et, souvent, non représentatifs, comme les associations de propriétaires de chalet, les administrations de parcs et d'autres entités. Les autres autorités mentionnées sont de nature municipale. Seule la consultation des résidents locaux et des organismes d'application de la loi est nécessaire. Les plaisanciers ne sont pas dignes d'une mention officielle.

L'inclusivité fondamentale du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est remplacée par les prétendus droits des riverains. Le projet de loi ne tient pas compte non plus du droit du public à la navigation.

L'honorable juge La Forest de la Cour suprême du Canada a indiqué clairement dans la cause *Whitbread c. Whalley* — je ne suis pas le Whalley en question, je vous l'assure — que le droit sur la navigation au Canada comporte deux dimensions fondamentales: le droit public à la navigation provenant de la common law est l'autorité constitutionnelle sur le sujet de la

virtue of section 91(10) of the Constitution Act of 1867, which assigns exclusive legislative authority over navigation to Parliament.

This public right of navigation dates back to the Middle Ages, when the Roman road system finally deteriorated to the point where it became impassable. Rivers and streams became the highways of the era, and local authorities were not permitted to restrict the public's right to use them. This right followed common law to Canada, where federal control over it was enshrined in the Constitution Act.

The waters of Canada are for the use of all, and they are not to be divided piecemeal among local authorities, even municipal ones. Many of the local authorities mentioned in Bill S-10 are municipalities, and as such, are provincial institutions.

Justice La Forest also noted that the provinces are constitutionally incapable of enacting legislation authorizing any interference with navigation. Yet, that is what Bill S-10 sets out to do. The effect of Bill S-10 is such that when a local authority makes a request for a restriction or ban, the minister is left with no discretion. He or she shall act to impose this restriction. To all intents and purposes, the federal control over navigation is ceded to these local groups. We believe this is an unwarranted delegation of the federal powers over navigation and would urge the committee to reject the bill on these grounds alone.

Some might argue that clause 6 of the bill gives the minister discretion, in that if, in his or her opinion, navigation will be restricted, impeded or obstructed, then the minister may refuse to implement the restriction. Except on the limited issue of whether navigation will be restricted, the public process of consultation seems to be illusory at the ministerial level. It would be our contention, in fact, that free navigation would be impaired in one way or another under every application sought under this bill.

Bill S-10 sets out to split off one type of vessel from a broad classification. Personal watercraft are powerboats by definition under the Canada Shipping Act. Many of our members own powerboats and some of them even own personal watercraft. These vessels are already governed by the boating restriction regulations. To create a new category not only seems excessive, but opens the door to other vessels being singled out for discrimination. We view Bill S-10 as the thin edge of the wedge, in that other classes of vessels, or vessels from another area, for instance, cruising vessels, will become subject to discriminatory local restrictions. We have seen this in Georgian Bay. Cottage associations have attempted to prohibit other vessels from coming into their waters. The waters of Canada are held for the use of all, not of some. Bill S-10 seems to view the rights of the local

navigation, les deux étant nécessairement interreliés en application du paragraphe 91(10) de la Loi constitutionnelle de 1867, qui confère l'autorité législative exclusive en matière de la navigation au Parlement.

Le droit public à la navigation remonte au Moyen Âge, époque où le réseau routier romain s'est finalement détérioré au point d'être impraticable. Les rivières et les cours d'eau sont devenus les autoroutes de l'époque, et les autorités locales n'étaient pas autorisées à restreindre le droit du public à les utiliser. Ce droit, issu de la common law, a continué de s'appliquer au Canada, où le contrôle fédéral a été officialisé dans la Loi constitutionnelle.

Les eaux du Canada sont d'utilisation commune, elles sont pour tous, et elles ne doivent pas être divisées entre les autorités locales, pas même les municipalités. Nombre des autorités locales mentionnées dans le projet de loi S-10 sont des municipalités et, de ce fait, sont des institutions provinciales.

Le juge La Forest fait remarquer aussi que les provinces sont incapables constitutionnellement d'adopter une loi autorisant une nuisance à la navigation; et pourtant, c'est ce que le projet de loi S-10 vise à faire. L'effet du projet de loi S-10 est tel que lorsqu'une autorité locale fait une demande de restriction ou d'interdiction, le ministre n'a pas de pouvoir discrétionnaire. Il doit agir pour imposer cette restriction. À toutes fins utiles, le contrôle fédéral sur la navigation est cédé à ces groupes locaux. Nous croyons que c'est une délégation non justifiée des pouvoirs fédéraux en matière de navigation et nous exhortons votre comité à rejeter le projet de loi pour cette seule raison.

D'aucuns pourront prétendre que l'article 6 du projet de loi donne au ministre des pouvoirs discrétionnaires si, à son avis, la navigation doit être restreinte, empêchée ou bloquée. Le ministre peut alors refuser d'appliquer la restriction. Sauf sur la question limitée de savoir si la navigation doit être restreinte, le processus de consultation publique semble illusoire au niveau ministériel. Nous sommes d'avis, en fait, que la navigation libre serait mise en jeu d'une façon ou d'une autre à la suite de toute demande déposée en vertu de la loi proposée.

Le projet de loi S-10 vise à singulariser un type d'embarcation dans une large classification. Les motomarines sont des bateaux à moteur par définition, selon la Loi sur la marine marchande du Canada. Bon nombre de nos membres sont propriétaires de bateaux à moteur, et certains d'entre eux sont même propriétaires de motomarines. Ces embarcations sont déjà régies par le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. La création d'une nouvelle catégorie ne semble pas seulement excessive, mais elle ouvre la porte à la singularisation d'autres embarcations aux fins d'une discrimination. Nous voyons le projet de loi S-10 comme la lame fine du tranchant par laquelle d'autres catégories d'embarcations ou des embarcations d'un autre secteur, par exemple, les bateaux de plaisance, feront l'objet de restrictions locales discriminatoires. Nous avons été témoins

landowner as more important than the rights of all Canadians to use their waters freely.

We feel there are several other flaws with Bill S-10. There are no signage or enforcement provisions laid out, as there are in the current boating restriction regulations. This poses a question of how a boater would be aware of any restriction, or indeed how they would be caught violating the proposed legislation. These are not insignificant shortcomings.

As well, there are no provisions for the coming into force of this proposed legislation. What will happen to the existing boating restriction regulations that already govern personal watercraft? Will they be exempt, or will they somehow be covered under these new regulations? When will the new schedules be set up? At the very best, we suggest there may be confusion, at the worst, probably chaos.

We submit that this proposed legislation is both insufficient and duplicative. The intent of the bill is unfair and seeks to discriminate against one type of vessel. The existing rules we operate under provide for a safe, environmentally friendly use of our waters. They recognize the rights of all Canadians to use the waters of our country in a responsible manner. We urge you to reject this bill as unnecessary and contrary to the spirit of the boaters who founded this country. Thank you very much for the opportunity to address you.

The Chairman: Thank you. Ladies and gentlemen, I commend your attention to the clock. In the interests of getting through in a civilized time, I would like to move to the next set of witnesses at about a quarter to seven. I invite questions of the witnesses.

Senator Milne: I will start with Mr. Cameron. Last week, we had a witness before us who was quoting statistics, as you have in your brief. I asked him to find the source of those statistics and send it to us. I assume he has not yet done so.

In your brief, you are quoting something called "Hostile Waters." Is that a magazine or a publication, and is it American or Canadian?

Mr. Cameron: It is a research document produced by the American Canoe Association. I had urged the committee to read that document because many of the issues raised in it are equally applicable to Canadian waters. The statistics obviously will not be the same. In fact, there are far more boats in the United States than in Canada. It is difficult to get accurate figures in Canada, as some of you on this committee probably know. For example, the

d'une telle occurrence dans la baie Georgienne. Les associations de propriétaires de chalet ont essayé d'interdire la présence d'autres embarcations sur leur plan d'eau. Les eaux du Canada peuvent être utilisées par tous et non pas seulement par quelques privilégiés. Le projet de loi S-10 semble considérer que les droits des propriétaires fonciers locaux sont plus importants que les droits de tous les Canadiens d'utiliser librement leurs eaux.

Nous croyons que le projet de loi S-10 comporte plusieurs autres failles. Il n'existe aucune disposition dans le projet de loi sur les enseignes ou l'application de la loi, comme c'est le cas dans le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux sous sa forme actuelle. Cela nous amène à nous demander comment les plaisanciers seraient au courant de toute restriction provenant du projet de loi ou, de fait, comment ils seraient pris en flagrant délit. Ce ne sont pas là des lacunes quelconques.

En outre, il n'y a pas de dispositions dans le projet de loi quant à son entrée en vigueur. Qu'advient-il des restrictions à la navigation de plaisance qui s'appliquent déjà aux motomarines? En seront-elles exemptées, ou seront-elles couvertes d'une manière ou d'une autre par le nouveau règlement? Comment les nouvelles annexes seront-elles établies? Au mieux, selon nous, il y aura de la confusion; au pire, ce sera probablement le chaos.

Nous croyons que la loi proposée est à la fois insuffisante et redondante. L'intention du projet de loi est injuste et cherche à discriminer contre un type d'embarcations. Les règles existantes que nous respectons visent une utilisation sûre et écologique de nos eaux. Elles reconnaissent le droit de tous les Canadiens d'utiliser les eaux de notre pays d'une façon responsable. Nous vous exhortons à rejeter ce projet de loi parce qu'il est inutile et contraire à l'esprit des plaisanciers qui ont fondé notre pays. Merci beaucoup de nous avoir donné l'occasion de nous adresser à vous.

Le président: Merci. Mesdames et messieurs, j'attire votre attention sur l'heure. Pour que nous puissions finir à une heure décente, j'aimerais accueillir le prochain groupe de témoins autour de 6 h 45. J'invite les membres du comité à poser des questions aux témoins.

Le sénateur Milne: Je commencerai par m'adresser à M. Cameron. La semaine dernière, nous avons accueilli un témoin qui citait des statistiques, comme vous le faites, dans votre mémoire. Je lui ai demandé de trouver la source des statistiques en question et de nous en faire part. Je présume qu'il ne l'a pas encore fait.

Dans votre mémoire, vous parlez d'un truc intitulé «Hostile Waters». Est-ce un magazine ou une publication, est-ce américain ou canadien?

M. Cameron: C'est un document de recherche produit par l'American Canoe Association. J'exhorte le comité à le lire parce que nombre des questions qui y sont soulevées s'appliquent également aux eaux canadiennes. Les statistiques, visiblement, ne seront pas les mêmes. De fait, il y a un nombre nettement plus grand de bateaux aux États-Unis qu'au Canada. Il est difficile d'obtenir des chiffres exacts pour le cas du Canada, comme

data on boating accidents are compiled from only 5 general hospitals and 10 children's hospitals. How do you read it? Do you read it as an index of a larger issue? How do you take the data?

It is like looking at fatalities. I have statistics from the local organization that tracks deaths from drowning and exposure. They do not track blunt-force trauma or other types of deaths. They do not mention any kind of accidents that might occur from, say, a personal watercraft running into a dock or another vessel.

I phoned the Coast Guard myself, as some of you may have, the Office of Boating Safety. I have still to hear back from them. As far as I know, they do not track these themselves. I know the RCMP tracks some of them. Some of the data I have given in the brief are from the American Canoe Association. Some are from the little I could find in a Canadian context.

Senator Milne: You say that PWCs are involved in 55 per cent of all collisions between vessels, even though they account for less than 10 per cent of vessels. Where does that statistic come from?

Mr. Cameron: That comes from "Hostile Waters."

Senator Milne: It comes from this American publication.

Mr. Cameron: Yes.

Senator Milne: Over 70 per cent of all PWC accidents are collisions of some type?

Mr. Cameron: That combines what we know in Canada, from the statistics we do have, with the statistics in the States. I tried to state whether it was Canadian or American. If I indicated in Canada and the United States, I meant the two combined.

Senator Milne: You did not say on this one.

Mr. Cameron: On that one I did not, but that does refer to combined statistics between Canada and the United States. However, I am stressing how problematic our Canadian statistics are. If anything should come out of this committee, I would like to see an institution for tracking these kinds of issues, because we do not have good, hard data in Canada. Distinguishing between powerboat accidents and personal watercraft accidents sometimes is done and sometimes not, so we definitely have to do something in that area, no matter what we do with this bill.

Senator Milne: Where possible, we should have some documentation on the source of these statistics and where you put them together, so that we know we are looking at something factual and not just a ballpark figure.

certain d'entre vous le savez probablement. Par exemple, les données concernant les accidents de bateau sont recueillies seulement dans cinq hôpitaux généraux et dix hôpitaux pour enfants. Quelle interprétation faut-il y donner? Faut-il y voir une question plus vaste? Que faire des données?

Ces comme étudier les cas de mortalité. Je suis au courant des statistiques d'une organisation locale qui comptabilise les décès dus à la noyade et à l'exposition. Elle ne comptabilise pas les décès dus à des contusions et autres formes de décès. Elle ne mentionne aucune forme d'accident qui pourrait survenir, disons, quand une motomarine percute un quai ou entre en collision avec une autre embarcation.

J'ai appelé la Garde côtière moi-même, comme certains d'entre vous l'avez peut-être fait, au Bureau de la sécurité nautique. J'attends toujours qu'on me rappelle. Autant que je sache, ils ne comptabilisent pas cela eux-mêmes. Je sais que la GRC comptabilise certains décès du genre. Certaines des données que j'ai présentées dans mon mémoire proviennent de l'American Canoe Association. Certaines proviennent du mince filon canadien que j'ai pu exploiter.

Le sénateur Milne: Vous dites que les motomarines sont impliquées dans 55 p. 100 des collisions entre embarcations, même si elles représentent moins de 10 p. 100 des embarcations. D'où vient cette statistique?

M. Cameron: Cela provient de «Hostile Waters».

Le sénateur Milne: Cela provient d'une publication américaine.

M. Cameron: Oui.

Le sénateur Milne: Plus de 70 p. 100 des accidents de motomarine sont des collisions sous une forme ou une autre?

M. Cameron: Cela combine les données dont nous disposons au Canada, celles que nous avons, et les statistiques américaines. J'ai essayé dire les cas où c'était canadien ou américain. Si j'ai indiqué que c'était le Canada et les États-Unis, j'ai voulu dire que c'était les deux combinés.

Le sénateur Milne: Vous ne l'avez pas dit pour ce cas-ci.

M. Cameron: Pour ce cas-là, je ne l'ai pas fait, mais il est question de statistiques combinées du Canada et des États-Unis. Tout de même, j'insiste sur le fait que nos statistiques canadiennes posent des difficultés. Si le comité souhaite accomplir quelque chose, il pourrait songer à la création d'un établissement chargé de suivre l'évolution de ce genre de phénomène, car nous n'avons pas des données fiables au Canada. La distinction entre les accidents de bateaux à moteur et les accidents de motomarines est parfois faite, mais pas toujours; il faut certainement agir en ce sens, quelle que soit l'issue du projet de loi.

Le sénateur Milne: Dans la mesure du possible, il nous faut de la documentation sur la source des statistiques en question et sur la façon dont vous vous y êtes pris pour les mettre ensemble, pour que nous puissions composer avec quelque chose de concret et non pas seulement une approximation.

Mr. Cameron: I believe I stated where they were from. The points I made were elaborations of that document. I can make things clearer, if you wish, in a subsequent submission of some sort.

The Chairman: It would help if you would send that information to the clerk.

Mr. Cameron: Yes.

Senator Spivak: In your briefs on this bill, many of the statistics come from the United States Coast Guard, because our Coast Guard does not keep those.

Mr. Cameron: It would be a good idea if they did.

Senator Milne: I assume from your brief that you are in favour of the bill that is before us.

Mr. Cameron: Absolutely.

Senator Milne: The other two gentlemen are not.

Mr. Cameron: That is correct.

Senator Milne: It may be a poor choice, putting them together as a panel.

I am interested, Mr. Vollmer, in some of the points you made about constitutional authority and whether this is in breach of the Constitution Act of 1867. It might be worthwhile for the committee to hear from someone who knows something about the Constitution Act of 1867 and get a proper opinion on that subject.

The Chairman: That is as regards waterways.

Senator Milne: Yes. There is no point in us passing a bill if it is thrown out of court as being unconstitutional.

The Chairman: We can certainly get an opinion on that subject.

In that connection, Mr. Vollmer, there are no absolute rights anywhere for any kind of vehicle. Would you agree with that?

Mr. Vollmer: I will defer to the constitutional expert on that matter. With respect to the constitutional authority of the federal government over boating and navigation, probably the most recent case, and I would commend this to your legal counsel, is *R. v. Kupchanko*, before the B.C. Supreme Court. It found clearly that the province, which had attempted to enact a piece of legislation restricting boating, had no role in that matter.

Senator Milne: That concerns the division of powers between federal government and provincial government, which is a little different.

The Chairman: Talking off the top of my head here, if the power resides in the Government of Canada, one assumes that the Government of Canada can devolve that power if it wishes.

M. Cameron: Je crois que j'ai dit d'où ça venait. Les points que j'ai fait valoir sont extrapolés de ce document. Je peux apporter des précisions, si vous le souhaitez, dans un mémoire subséquent quelconque.

Le président: Ce serait utile si vous transmettiez cette information à la greffière.

M. Cameron: Oui.

Le sénateur Spivak: Dans les mémoires que vous nous avez remis sur ce projet de loi, nombre de statistiques proviennent de la garde côtière américaine, car notre garde côtière à nous ne les tient pas.

M. Cameron: Ce serait une bonne idée pour elle de le faire.

Le sénateur Milne: Je présume, d'après le mémoire que vous avez remis, que vous êtes en faveur du projet de loi que nous avons devant les yeux.

M. Cameron: Tout à fait.

Le sénateur Milne: Les deux autres messieurs ne le sont pas.

M. Cameron: C'est cela.

Le sénateur Milne: C'est peut-être un piètre choix, de mettre ces témoins dans un même groupe.

Monsieur Vollmer, certains des points que vous avez fait valoir au sujet de l'autorité constitutionnelle et de la transgression possible de la Loi constitutionnelle de 1867 m'intéressent. Le comité aurait peut-être intérêt à accueillir un témoin qui connaît un peu la Loi constitutionnelle de 1867 et à obtenir un avis éclairé sur ce sujet.

Le président: C'est pour ce qui touche les plans d'eau.

Le sénateur Milne: Oui. Cela ne sert à rien pour nous d'adopter un projet de loi s'il est rejeté par un tribunal parce qu'il est inconstitutionnel.

Le président: Nous pouvons certainement obtenir une opinion sur le sujet.

À cet égard, monsieur Vollmer, il n'existe nulle part un droit absolu pour un type de véhicule donné. Seriez-vous d'accord avec cela?

M. Vollmer: Je m'en remettrai à l'expert constitutionnel sur cette question. En ce qui concerne le pouvoir constitutionnel du gouvernement fédéral en matière de navigation de plaisance, l'affaire la plus récente est probablement — et je le signalerais à votre conseiller juridique — est *R. c. Kupchanko*, devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. On a conclu de façon claire que la province, qui avait tenté d'adopter une loi imposant des restrictions en matière de navigation de plaisance n'avait aucune compétence en la matière.

Le sénateur Milne: Cela concerne le partage des compétences entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, ce qui est un peu différent.

Le président: Spontanément, j'ai tendance à supposer que si le pouvoir appartient au gouvernement du Canada, ce dernier peut l'octroyer à une autre partie s'il le souhaite.

Mr. Vollmer: I would agree. My association represents boaters across the country. We have a uniform set of rules, regulations and processes at the present time. We do not have a piecemeal approach such as is found in the United States, where each municipality creates its own boating rules. It becomes impossible for boaters to obey the law because they have no idea what the law is. We in Canada are blessed with a uniform set of regulations and legislation. We would urge that that power not be devolved in any way, shape or form.

Senator Spivak: Mr. Vollmer, it is absolutely correct that the federal government has complete jurisdiction over navigation in waters and the bill absolutely accepts that. However, the truth is that we have at least 1,000 schedules all across Canada. In some places, where local people have used the boating regulations, boats are not allowed. For example, in a little lake next to mine, boats have been banned. That is on the books. In some areas, they only allow electric-powered boats. In some areas, they do not allow waterskiing. Some provinces have a regulation of 10 feet from the shore.

I do not know how you justify the suggestion that this is any different, when we have different situations, based on the local authority, across the country. That in no way treads upon the federal power, because the federal power over navigation is paramount.

Mr. Vollmer: In the existing boating restriction regulations there are four or five schedules with many different restrictions under them. The process that a restriction goes through requires some form of local government to support it, not a potentially unelected or unrepresentative body. It is forwarded, in some cases, to a provincial government, and in other cases, directly to the Coast Guard. For instance, the Office of Boating Safety in B.C. handles all of the applications for boating restrictions in British Columbia.

They ensure, as part of the process, that there has been adequate public consultation at the local level. The Coast Guard does this in B.C. because the government, which had previously been doing it, forwarded some applications where there was no local consultation.

The process then goes to Ottawa. It is established that the restriction is properly supported. It is federal legislation and regulation. Then it proceeds on that basis.

Bill S-10 is oriented in such a manner that once the local authority, which may or may not be an elected body, decides it wants a regulation, under section 5, the minister has no discretion. He or she "shall" proceed. Virtually every other piece of federal

M. Vollmer: Je serais d'accord. Mon association représente des plaisanciers de partout au pays. À l'heure actuelle, nous avons un ensemble uniforme de règles et de méthodes. Nous n'appliquons pas une approche fragmentée, comme c'est le cas aux États-Unis, où chaque municipalité crée ses propres règles en matière de navigation de plaisance. Il devient impossible pour les plaisanciers de respecter la loi, car ils ne la connaissent pas. Au Canada, nous sommes privilégiés d'avoir un ensemble uniforme de règles et de lois. Nous insistons sur le fait que ce pouvoir ne doit d'aucune façon être cédé.

Le sénateur Spivak: Monsieur Vollmer, il est absolument exact d'affirmer que le gouvernement fédéral jouit d'une complète compétence en matière de navigation de plaisance, et le projet de loi reflète absolument cela. Toutefois, la vérité, c'est que nous avons au moins 1 000 annexes partout au Canada. À certains endroits, où les résidents locaux ont appliqué la réglementation sur la navigation de plaisance, les bateaux sont interdits. Par exemple, dans un petit lac situé tout près du mien, les bateaux sont interdits. C'est prévu dans le règlement du lac. Dans certaines régions, on ne permet que les embarcations dotées d'un moteur électrique. Ailleurs, on interdit le ski nautique. Certaines provinces ont adopté une règle interdisant de naviguer à moins de dix pieds du rivage.

J'ignore comment vous pourriez justifier l'affirmation selon laquelle ceci est différent, alors que l'on trouve des situations différentes, fondées sur l'autorité locale, partout au pays. Cela n'empiète d'aucune façon sur le pouvoir fédéral, car la compétence fédérale en matière de navigation de plaisance est suprême.

M. Vollmer: Le Règlement actuel sur les restrictions à la conduite des bateaux s'assortit de quatre ou cinq annexes comptant de nombreuses restrictions différentes. La procédure d'adoption d'une restriction exige le soutien non pas d'un organisme non élu ou non représentatif, mais bien d'un gouvernement local. On l'achemine, dans certains cas, à un gouvernement provincial, et, dans d'autres cas, directement à la Garde côtière. Par exemple, en Colombie-Britannique, l'Office of Boating Safety traite toutes les demandes de restrictions à la conduite de bateaux en Colombie-Britannique.

Dans le cadre de cette procédure, on veille à ce qu'une consultation publique adéquate soit menée à l'échelon local. La Garde côtière fait cela en Colombie-Britannique, car le gouvernement, qui s'en chargeait autrefois, avait soumis des demandes à l'égard desquelles aucune consultation locale n'avait eu lieu.

Ensuite, la demande se rend à Ottawa. On détermine si la restriction est convenablement justifiée. Il s'agit de dispositions législatives et réglementaires fédérales. La procédure se poursuit en fonction de ces dispositions.

On a orienté le projet de loi S-10 de façon à ce que le ministre ne jouisse d'aucun pouvoir discrétionnaire lorsque l'autorité locale, qu'il s'agisse ou non d'un organisme élu, décide qu'elle veut qu'un règlement soit adopté en vertu de l'article 5. Le ou la

regulation or legislation I have looked at says "may." This is a big difference, and we as a boating organization have faced many restrictions in other areas, as I mentioned in my speech.

We have had discussions with cottage associations on Georgian Bay, where they sought to prohibit anyone else from using their waters. People have told me they have had to ask boats to move at night because they were interfering with their view. It is my view, too.

To create a potential for a local municipality to, in essence, impose its own restrictions is a dangerous precedent.

Senator Spivak: That is impossible, however. In the only places where it has been done, like in Saanich Bay, it would be lost if it were challenged. All of the jurisdictions are not that way, but that is not what this bill represents.

However, I do want to ask you this question: Are you saying that you are not opposed to any more schedules being put before the minister, because there could be 1,000 more?

Mr. Vollmer: You are confusing schedules and restrictions.

Senator Spivak: I am not. That is the way restrictions are put in, through schedules.

Mr. Vollmer: Yes.

Senator Spivak: I want to ask a question of Mr. Cameron.

Senator Milne asked about the B.C. Yachting Association. When that organization's representative was here he was opposed to the bill, and he also left the impression that he represented the canoeists in British Columbia, whom he said were also opposed to the bill. Can you clarify that? Is that accurate?

Mr. Cameron: That is not my understanding. We have regional organizations within our national organization. As I recall, we have regional organizations in every province except Prince Edward Island, and the B.C. canoeing association is part of our organized constituency. I have no idea how he could claim to represent canoeists officially.

Is that your reference?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Cameron: Did he claim that he represented B.C. canoeists?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Cameron: I do not think so.

Senator Spivak: Are there any other specific experiences that your members have had in encountering personal watercraft drivers that you have not had a chance to relate to this committee?

ministre «doit» procéder. Pratiquement tous les autres règlements et toutes les autres lois de provenance fédérale que j'ai consultés disent «peut». C'est une grosse différence, et à titre d'organisme de navigation de plaisance, nous avons été confrontés à de nombreuses restrictions dans d'autres domaines, comme je l'ai mentionné dans mon discours.

Nous avons tenu des discussions avec des associations de chalets de la baie Georgienne, qui cherchaient à interdire à d'autres personnes d'accéder à leurs eaux. Des gens m'ont dit qu'ils ont dû demander à des bateaux de se déplacer la nuit parce qu'ils leur bloquaient la vue. Mais la vue appartient à tout le monde.

On crée un dangereux précédent lorsqu'on offre à une municipalité la possibilité d'imposer ses propres restrictions.

Le sénateur Spivak: Mais cela est impossible. Aux endroits où cela a été fait, comme à Saanich Bay, les restrictions seraient perdues si on les contestait. Les municipalités ne sont pas toutes comme cela, mais ce n'est pas le but de ce projet de loi.

Par contre, j'aimerais vous poser la question suivante: êtes-vous en train de dire que vous ne vous opposez pas à la présentation d'annexes supplémentaires au ministre, parce qu'il pourrait y en avoir 1 000 de plus?

M. Vollmer: Vous confondez les annexes et les restrictions.

Le sénateur Spivak: Pas du tout. C'est par les annexes qu'on enchâsse des restrictions.

M. Vollmer: Oui.

Le sénateur Spivak: J'aimerais poser une question à M. Cameron.

Le sénateur Milne s'est informée au sujet de la B.C. Yachting Association. Quand le représentant de l'organisme est venu manifester son opposition au projet de loi, il a aussi donné l'impression qu'il représentait les canoteurs de la Colombie-Britannique, lesquels, selon lui, s'opposent aussi au projet de loi. Pourriez-vous nous fournir des précisions? Ai-je bien compris?

M. Cameron: Je ne vois pas les choses comme cela. Notre organisme national compte parmi ses membres des organismes régionaux. Si je me souviens bien, nous avons des organismes régionaux dans toutes les provinces, sauf sur l'Île-du-Prince-Édouard, et l'association de canotage de la Colombie-Britannique fait partie de notre organisme. J'ignore comment il pourrait affirmer qu'il représente officiellement cet organisme.

C'est vous qui avez dit cela?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Cameron: A-t-il affirmé qu'il représentait les canoteurs de la Colombie-Britannique?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Cameron: Je ne crois pas.

Le sénateur Spivak: Vos membres ont-ils vécu d'autres expériences de rencontre avec des utilisateurs de motomarines que vous n'avez pas eu l'occasion de raconter au comité?

Mr. Cameron: There are a couple of things. I will call it “a new and dangerous trend.” I expect you have heard of the reversing falls on the Saint John River. We now have personal watercraft running the reversing falls in Saint John, New Brunswick. I have seen personal watercraft running rapids on the Ottawa River with whitewater boats and whitewater kayaks.

I have also seen personal watercraft on the ocean, as have some of our members, surfing waves, trying to find the tidal pools, and I believe those are incredibly dangerous activities. You can say they have the right to do it under the current legislation. The regulations do not prohibit that kind of behaviour, however, I see that as a particularly dangerous trend when coupled with the increased horsepower of these new personal watercraft.

At some point, even if we stay with the federal regulations, as my colleague here is suggesting — which I think are not enforced at all in countless municipalities across the country and we support this bill because it might lead to actual enforcement — this is a dangerous trend.

The Chairman: If the police do not enforce existing regulations, why do you think they would enforce these?

Mr. Cameron: It would allow people with a concern about personal watercraft in a particular area to politicize the issue. I could come before council in Fredericton and talk the environmental committee into imposing some kind of legislation on the Saint John River in the Municipality of Fredericton. I do not have an opportunity to do that now. No one can control what happens on those waters because there is no proper enforcement of the current regulations.

The Chairman: Is it a lack of enforcement or lack of regulations?

Mr. Cameron: The regulations exist within the current federal legislation. Those regulations are not being properly enforced. I am also suggesting that in the case of personal watercraft, some new regulations may have to be introduced such as the one suggested by my colleague here, as many American states have, about not using these boats at night. It is incredibly dangerous to use them at night. There may be restrictions needed that do not exist in the current legislation. Because of their unique capabilities, it is a mistake to lump these craft in with other powerboats. They are more dangerous than an ordinary powerboat. They can travel at higher speeds; they can affect the environment and safety of others much more than any other powerboat.

The Chairman: Is it not the case that someone in a speedboat would be able to negotiate the reversing falls?

M. Cameron: Il y a quelques exemples. Je parlerai de ce que j'appelle «une nouvelle tendance dangereuse». Je suppose que vous avez entendu parler des chutes réversibles sur la rivière Saint-Jean. Il y a maintenant des gens qui descendent les chutes réversibles en motomarines à Saint John, au Nouveau Brunswick. J'ai vu des motomarines dévaler les rapides de la rivière des Outaouais, en compagnie de bateaux et de kayaks destinés aux descentes en eau vive.

J'ai aussi remarqué, ainsi que certains de nos membres, la présence de motomarines en mer, se laissant porter sur des vagues déferlantes, tentant de trouver les bassins de marée, et je crois qu'il s'agit d'activités incroyablement dangereuses. Vous pouvez dire qu'ils ont le droit de faire cela, en vertu de la loi actuelle. Le règlement n'interdit pas de tels comportements, mais je crois que c'est la naissance d'une tendance particulièrement dangereuse, lorsqu'on tient compte de la puissance accrue de ces nouvelles motomarines.

À un moment donné, même si on maintient le règlement fédéral, comme mon collègue ici l'a suggéré — et je crois que d'innombrables municipalités de partout au pays n'assurent pas l'exécution de ce règlement, et nous soutenons ce projet de loi parce qu'il mènera probablement à des mesures d'exécution —, c'est une dangereuse tendance.

Le président: Si la police n'assure pas l'application du règlement actuel, pourquoi croyez-vous qu'elle appliquera les dispositions du projet de loi?

M. Cameron: Elles permettraient aux gens qui sont préoccupés par la présence de motomarines dans une zone particulière de soumettre l'enjeu au milieu politique. Je pourrais témoigner devant le conseil à Fredericton et convaincre le comité sur l'environnement d'imposer à la municipalité de Fredericton une certaine forme de loi sur la rivière Saint-Jean. Je n'ai pas l'occasion de le faire à l'heure actuelle. Personne ne peut contrôler ce qui se produit sur ces eaux, car personne n'a su l'appliquer de façon convenable le règlement actuel.

Le président: Y a-t-il absence d'application ou absence de réglementation?

M. Cameron: La législation fédérale actuelle s'assortit d'un règlement. Ce règlement n'est pas appliqué convenablement. J'avance aussi que, dans le cas des motomarines, il faut adopter de nouvelles règles, comme celles qui ont été suggérées par mon collègue ici, et que de nombreux États américains ont adoptées, concernant l'interdiction d'utiliser ces embarcations la nuit. Il est incroyablement dangereux de les utiliser la nuit. Il faut peut-être établir des restrictions qui n'existent pas dans la législation actuelle. En raison de ses capacités uniques, ce serait une grave erreur de classer la motomarine avec les autres embarcations motorisées. Elle est plus dangereuse qu'un bateau à moteur ordinaire. Elle peut atteindre des vitesses plus élevées, et elle peut miner l'environnement et la sécurité des autres bien plus que toute autre embarcation motorisée.

Le président: Ne pourrait-on pas affirmer qu'une personne dans une embarcation motorisée serait capable de franchir les chutes réversibles?

Mr. Cameron: It would be a dangerous thing to do as well. Because the personal watercraft is designed for “fun,” to be a thrill vehicle, I cannot imagine anyone buying one except to go out and fool around in it — and I understand that urge.

The Chairman: It is called “messaging about in boats.” Everyone has a boat in which to fool around.

Mr. Cameron: I do not have a problem with the ordinary motorboat that does that because they are far more cognizant of the safety issues and other people in the water. The personal watercraft operators are not always — in fact, the vast majority of the time — cognizant of other people with whom they share the water. The average age of users is 26.

Senator Buchanan: Was there not an article about how someone was going to try to open some kind of tourist enterprise to take a hovercraft up through the falls?

Mr. Cameron: It is the same person, from St. George, New Brunswick, who brought the hovercraft to Fredericton.

Senator Buchanan: Has he got a little screw loose?

Mr. Cameron: I have gone kayaking with his group, and when you go out with an outfitter in a kayak you are usually provided with some kind of safety instruction in case you flip out in the Bay of Fundy, for example. His group does not do that. He has a kayak operation as well. He has covered everything. He has a little hotel, too.

Senator Spivak: I wish to ask Mr. Whaley if he would give us more detail on the specific schedule that he is proposing. How would the application process change? What specific behaviours would it address?

Mr. Whaley: Are you talking about the boating restrictions?

Senator Spivak: I am talking about what you are proposing in your brief.

Mr. Whaley: We are proposing that there be some consideration to going back to the BRR. That is the alternative that we are looking for.

The subcommittee terminated their work after they made the initial report, on which I have given you the information. They did not prescribe specific schedules. We would be happy to look at specific schedules and go through the process. That is not a problem. At this point, however, it is a little presumptuous of me to say these are the schedules that they are proposing. There are some good ideas out there.

Senator Spivak: I understand what you are saying. You will discuss this further, and that is good.

In terms of the application process, I am familiar with some of the things that have happened in our own area, and my information is that, when you look at the Web site, it is a 20-step process. For example, in Falcon Lake, which is right next to our lake, a group of people wanted to get involved in it and the

M. Cameron: Ce serait aussi une chose dangereuse à faire. Puisque la motomarine est conçue pour le «plaisir», pour procurer des sensations fortes, je ne peux imaginer qu'une personne s'en procure une pour faire autre chose que des folies — et je comprends cette tentation.

Le président: C'est ce qu'on appelle «s'amuser avec un bateau». Tout le monde a un bateau pour s'amuser.

M. Cameron: Je n'ai aucun problème avec les propriétaires d'embarcations motorisées ordinaires qui font cela, car ils connaissent beaucoup plus les aspects touchant la sécurité, et ils sont plus conscients des autres gens dans l'eau. Les utilisateurs de motomarines ne sont pas toujours conscients du fait qu'ils partagent l'eau avec d'autres personnes — de fait, ils ne le sont presque jamais. L'âge moyen des utilisateurs est de 26 ans.

Le sénateur Buchanan: N'a-t-on pas publié un article au sujet d'une personne qui tentait de lancer une entreprise touristique proposant de passer par les chutes en aéroglisseur?

M. Cameron: Il s'agit de la même personne, de St. George, au Nouveau-Brunswick, qui a apporté l'aéroglisseur à Fredericton.

Le sénateur Buchanan: Est-il un peu fêlé?

M. Cameron: J'ai fait du kayak avec son groupe, et lorsqu'on sort en kayak, l'organisateur fournit généralement des directives de sécurité, au cas où, par exemple, votre embarcation serait renversée dans la baie de Fundy. Son groupe ne fait pas cela. Il possède aussi une entreprise de kayaks. Il s'occupe de tout. Il a aussi un petit hôtel.

Le sénateur Spivak: J'aimerais demander à M. Whaley de nous fournir plus de détails sur l'annexe qu'il propose. En quoi la procédure de demande changerait-elle? Quels comportements spécifiques seraient visés?

M. Whaley: Parlez-vous des restrictions à la conduite des bateaux?

Le sénateur Spivak: Je parle de ce que vous proposez dans votre mémoire.

M. Whaley: Nous proposons qu'il soit envisagé de revenir au RRCB. C'est la solution de rechange que nous préconisons.

Le sous-comité a terminé ses travaux après avoir préparé le rapport initial, à l'égard duquel je vous ai donné de l'information. Le sous-comité ne propose aucune annexe spécifique. Nous serions heureux d'examiner des annexes spécifiques et de suivre la procédure. Ce n'est pas un problème. Au point où nous en sommes, par contre, il est un peu présomptueux de ma part de dire qu'ils proposent ces annexes. De bonnes idées ont été formulées.

Le sénateur Spivak: Je comprends ce que vous dites. Vous êtes disposé à en parler davantage, et c'est une bonne chose.

En ce qui concerne le processus de demande, je suis au courant de certaines choses qui ont lieu dans notre propre région, et ma conclusion, lorsque je consulte le site Web, c'est qu'il s'agit d'un processus en 20 étapes. Par exemple, au lac Falcon, situé tout près du nôtre, un groupe voulait y participer, et la GRC a dit:

RCMP said, "No, do not do it, it cannot be done." Also, my understanding is that at any point in the process — you speak about un-elected and undemocratic groups — some bureaucrat or whomever can say no.

That is my understanding of it, unless you can enlighten me further.

Mr. Whaley: I will give you my interpretation. There are many steps in the process, no question.

The good part of the process is that it does allow for a fair amount of public consultation. It is a long process and there is no question that the boating restriction regulations could be improved.

Our objective within the Ontario Recreational Boating Advisory Council, regardless of what happens with Bill S-10, is to look at the boating restriction process in a review of the regulations of the Canada Shipping Act, 2001. The review is scheduled to start in the fall of this year and continue into the new year. Those things will happen, in my opinion.

That is a good thing from the simple standpoint of our example of missing the cut-off day in September by one day and losing an entire year. That is ludicrous. It should be streamlined and better managed.

It is my personal belief that the boating restriction regulations are a good foundation for addressing all questions about recreational boating. They are a good set of regulations.

The Chairman: Mr. Cameron, a few minutes ago, you referred to the "operator" a number of times. I am assuming that it is possible to operate a personal watercraft safely. You can go crazy with an outboard motor on a rowboat, but it is possible to operate one of these things safely.

Mr. Cameron: It is.

The Chairman: You said that the nature of the machine draws one into being an irresponsible operator. Would you speak about that for a few seconds?

Mr. Cameron: I was trying to counteract an argument that I have heard from manufacturers in which no blame is assigned to the design and purpose of the personal watercraft itself. The blame is assigned totally to the operator. I was trying to suggest a cause-effect relationship between design and operator behaviour.

The machines are designed to be fast. They are speedy, manoeuvrable and meant to be thrill machines. They are designed to have fun to the extreme on the water. That design encourages, in a cause-effect way, a certain kind of behaviour.

This is not to say that people do not use them responsibly, because I have seen plenty of people who do. That does not solve the pollution problems, and it does not solve the environmental issues that are also part of this causal relationship.

«non, ne le faites pas, cela ne peut être fait.» De plus, je crois comprendre qu'à toute étape du processus — vous parlez de groupes non élus et non démocratiques —, un bureaucrate ou quelqu'un d'autre peut dire non.

C'est ce que je crois comprendre de la situation, peut-être pourriez-vous m'éclairer davantage.

M. Whaley: Je vous donne mon interprétation. Le processus compte de nombreuses étapes, il n'y a aucun doute là-dessus.

La bonne partie du processus, c'est qu'il permet la tenue de consultations publiques acceptables. C'est un long processus, et il n'y a aucun doute quant au fait que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux peut être amélioré.

L'objectif de l'Ontario Recreational Boating Advisory Council, quoi qu'il arrive, avec le projet de loi S-10, est d'envisager le processus de restriction à la conduite des bateaux à la lumière d'un examen du règlement de la Loi de 2001 sur la marine marchande. L'examen devrait commencer cet automne et se poursuivre jusqu'à l'année suivante. Ces choses se produiront, selon moi.

C'est une bonne chose, ne serait-ce que du point de vue de l'exemple que nous avons mentionné, où on perd une année entière lorsqu'on manque la date limite de septembre d'un jour. C'est ridicule. Ce processus devrait être simplifié et mieux géré.

Je crois personnellement que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est une base solide pour aborder toutes les questions liées à la navigation de plaisance. C'est un bon ensemble de règles.

Le président: Monsieur Cameron, il y a quelques minutes, vous avez souvent mentionné «l'utilisateur». Je suppose qu'il est possible d'utiliser une motomarine en toute sécurité. On peut faire des folies avec un moteur hors-bord sur une chaloupe, mais il est possible d'utiliser cette embarcation de façon sécuritaire.

M. Cameron: Effectivement.

Le président: Vous affirmez que cette embarcation, de par sa nature, incite l'utilisateur à agir de façon irresponsable. Pourriez-vous nous fournir des précisions là-dessus?

M. Cameron: Je tentais de contrer l'argument des fabricants selon lequel on ne peut blâmer ni la conception, ni la vocation de la motomarine. Le blâme est attribué totalement à l'utilisateur. Je tentais d'établir une relation de cause à effet entre la conception et le comportement de l'utilisateur.

Ces machines sont conçues pour aller vite. Elles sont rapides et faciles à manœuvrer, et elles visent à procurer des sensations fortes. Elles sont conçues pour s'amuser à l'extrême sur l'eau. Cette conception encourage, par un lien de cause à effet, un certain type de comportement.

Cela ne veut pas dire que certains ne les utilisent pas de façon responsable, car j'ai vu beaucoup de gens le faire. Mais cela ne règle pas les problèmes de pollution, et cela ne règle pas les problèmes environnementaux qui découlent aussi de ce lien causal.

Therefore, it is not a chicken-and-egg thing. The design of the machines encourages you to behave in a certain way on the water.

The Chairman: I have a Chevrolet Caprice that will go 130 miles an hour. I do not drive at 130 miles an hour.

Mr. Cameron: That is because you are a responsible driver.

The Chairman: It is not the machines. It is, in fact, the operator, is it not?

Mr. Cameron: Ultimately, the operators' behaviour is the cause of the problem. However, I am trying to suggest that they are encouraged by the design of the machine. It is designed to go fast. It is not designed to putt-putt along like a 5- or 10-horsepower motor.

It is designed to be a thrill machine. People would not buy one if they were not thinking of going fast on it.

You can go very fast on it, and that makes that throttle-rudder issue a serious one. If you turn the throttle off, you can no longer steer. That is a serious potential safety issue, which is the reason that I am suggesting further regulation, even if we decide not to transfer power to the local jurisdiction, which is the best way to go.

People will have a vested interest. All kinds of consultation can take place on that level, too.

It is an enforcement issue. It is a regulation issue. It is a design and operator issue. It is not just one issue.

The Chairman: You cannot steer a sailboat either when it is making no way.

Senator Spivak: It does not go 70 miles an hour.

Senator Kenny: Your question reminded me of Charlton Heston commenting that guns do not kill people.

The Chairman: Thank you. We appreciate your testimony. It has been informative.

We are joined by a panel of representatives from the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, the Federation of Ontario Cottagers' Associations, and RAPPEL, which is the Waterfront Property Owners. Welcome, ladies and gentlemen.

Mr. Art Lamoureux, President, Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations: On behalf of the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, CCPCA, I appreciate this opportunity to present our response to Bill S-10, concerning personal watercraft, PWCs, in navigable waters. The CCPCA has submitted a detailed brief to the committee that outlines our position. I wish to acknowledge the

Ainsi, ce n'est pas la question de l'œuf et de la poule. La conception des machines encourage l'utilisateur à se comporter d'une certaine façon sur l'eau.

Le président: Je possède une Chevrolet Caprice qui peut aller jusqu'à 130 milles à l'heure. Je ne conduis pas à 130 milles à l'heure.

M. Cameron: C'est parce que vous êtes un automobiliste responsable.

Le président: Cela n'a rien à voir avec les machines. De fait, c'est l'utilisateur qui est responsable, n'est-ce pas?

M. Cameron: Au bout du compte, le comportement de l'utilisateur est la cause du problème. Toutefois, je tente de montrer que la conception de la machine encourage ce comportement. Elle est conçue pour aller à haute vitesse. Elle n'est pas conçue pour avancer lentement, comme un moteur de 5 ou de 10 chevaux-vapeur.

Elle est conçue pour procurer des sensations fortes. Les gens ne s'en procureraient pas s'ils ne pensaient pas l'utiliser pour faire de la vitesse.

La motomarine permet d'atteindre des vitesses très élevées, de sorte que la question des gaz et du gouvernail est très importante. Si on coupe les gaz, on ne peut plus diriger l'embarcation. Cela constitue un risque potentiel, et c'est pourquoi je propose une réglementation supplémentaire, même si on décide de ne pas céder le pouvoir aux administrations locales, ce qui est la meilleure solution.

Les gens seront directement intéressés. De plus, on peut tenir toutes sortes de consultations à cet échelon.

C'est une question d'exécution. C'est une question de réglementation. C'est une question de conception et d'utilisation. Les enjeux sont nombreux.

Le président: On ne peut diriger un voilier lorsqu'il n'a pas d'erre.

Le sénateur Spivak: Mais un voilier ne va pas à 70 milles à l'heure.

Le sénateur Kenny: Votre question me rappelle le commentaire de Charlton Heston selon lequel ce ne sont pas les armes qui tuent des gens.

Le président: Merci. Nous apprécions votre témoignage, qui s'est révélé informatif.

Accueillons maintenant un groupe de représentants de la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, de la Federation of Ontario Cottagers' Associations, et de RAPPEL, c'est-à-dire l'Association de riverains. Mesdames et messieurs, bienvenue.

M. Art Lamoureux, président, Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations: Au nom de la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations, la CCPCA, je vous remercie de cette occasion de présenter notre réaction au projet de loi S-10 concernant les motomarines dans les eaux navigables. La CCPCA a présenté au comité un mémoire qui décrit sa position de façon détaillée. Je tiens à saluer le travail de

work of Ms. Wendy Moore, First Vice-President, and Mr. Lester Hunt, Executive Director. My remarks will be confined to a summary of our position so that we may answer your questions.

In 1995, representatives from provincial cottage associations in Alberta, Ontario, Saskatchewan and Manitoba met in Saskatoon to explore issues and opportunities common to the Canadian cottage owner. It was agreed that a coalition be formally established. In 2000, the national coalition convention was held in Saskatoon and was joined by representatives from the Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations, while communications continue with cottage groups in Quebec and the Maritime provinces.

How important is the cottage industry? The economic impact of more than 2 million cottages in Canada is estimated at in excess of several billion dollars annually to local, provincial and federal economies. Economic studies in Ontario and Saskatchewan indicate that expenditures for taxes, consumable items, capital and recreational equipment is in excess of \$7,000 per annum per cottage. The cottage industry is growing in Canada and will continue to be influential both politically and economically.

Thirteen per cent of Canadians own or rent waterfront property, or properties with water running through them. Of these, more than 44 per cent live on their property year round and 50 per cent occupy the property seasonally. This means that over 3 million Canadians, 18 and over, are living by the water. A large number use the waterways for recreation. A central problem, as expressed by cottage owners across Canada, concerns the rapid appearance of personal watercraft on Canadian waterways. Problems associated with the use of PWCs are as follows: Safety, noise, pollution and crowded waterways. There are also environmental concerns for fish and wildlife habitat. The CCPCA supports legislation to give people a measure of choice and local control over the use of personal watercraft.

Three important research questions were studied by the CCPCA and the results can be summarized in terms of the questions put forth. One of the concerns of cottage owners, and others, in respect of the rapid increase in personal watercraft is their use and abuse. The rapid appearance of personal watercraft in the 1990s distressed cottage owners across Canada. Thousands wrote to the Canadian Coast Guard looking for ways to protect swimmers, to stop wake jumping or to ban personal watercraft from small lakes. The majority of complaints involve reckless driving, speed and a proximity to others when drivers indulge in wake jumping. PWCs are often driven close to shore, where they become hazardous to swimmers and others.

Mme Wendy Moore, première vice-présidente, et de M. Lester Hunt, directeur administratif. Mon exposé se limitera à résumer notre position, ce qui nous permettra de répondre à vos questions.

En 1995, les représentants des associations des propriétaires de chalets de l'Alberta, de l'Ontario, de la Saskatchewan et du Manitoba se sont rencontrés à Saskatoon pour examiner les questions et les possibilités communes des propriétaires de chalets canadiens. On a convenu d'établir officiellement une coalition. En 2000, on a tenu la conférence nationale de la coalition à Saskatoon; à laquelle ont participé des représentants de la Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations, et on continue de communiquer avec des associations de propriétaires de chalets du Québec et des Maritimes.

À quel point l'industrie du chalet est-elle importante? L'incidence économique de plus de deux millions de chalets au Canada est estimée à plusieurs milliards de dollars par année dans les économies locales, provinciales et nationales. Des études économiques en Ontario et en Saskatchewan révèlent que les dépenses liées aux taxes, aux biens de consommation, aux immobilisations et au matériel récréatif s'élèvent à plus de 7 000 \$ par année, par chalet. L'industrie canadienne du chalet est en croissance et continuera d'exercer une influence politique et économique.

Treize pour cent des Canadiens sont propriétaires ou louent une propriété riveraine ou une propriété où passe un cours d'eau. De ce nombre, plus de 44 p. 100 occupent leurs propriétés toute l'année et 50 p. 100 l'occupent en saison. Cela signifie que plus de trois millions de Canadiens de 18 et ans et plus vivent près de l'eau. De nombreux gens utilisent les cours d'eau à des fins récréatives. Le problème central, selon les propriétaires de chalet de partout au Canada, a trait à l'augmentation rapide des motomarines sur les plans d'eau canadiens. Les problèmes liés à l'utilisation des motomarines sont les suivants: sécurité réduite, bruit, pollution et encombrement des plans d'eau. Il y a aussi des préoccupations environnementales en ce qui concerne les poissons et l'habitat faunique. La CCPCA appuie l'adoption de lois qui procurent à la population une certaine liberté de choix et un certain contrôle local sur l'utilisation de motomarines.

La CCPCA s'est penchée sur trois questions de recherche importantes, et les résultats peuvent être résumés en fonction des questions examinées. L'une des préoccupations des propriétaires de chalet, et d'autres personnes, concerne l'augmentation rapide des motomarines et leur utilisation et abus. L'augmentation rapide des motomarines dans les années 90 a alarmé les propriétaires de chalet de l'ensemble du Canada. Des milliers d'entre eux ont écrit à la Garde côtière du Canada à la recherche d'une façon de protéger les baigneurs, de faire cesser le saut des sillons ou d'interdire les motomarines dans les petits lacs. La majorité des plaintes portait sur la conduite dangereuse, la vitesse et la proximité d'autres personnes lorsque les conducteurs «sautent les sillons». Les motomarines sont souvent conduites près de la rive où elles représentent un danger pour les baigneurs et d'autres personnes.

The amount of pollution created by existing PWCs that discharge unburned fuel into the waters is of concern, as is the harm done to wildlife. By entering sheltered coves or other such areas, PWCs present a threat to breeding loon populations, nesting birds and spawning salmon. The mounting evidence of safety problems, the unbiased reports of recalls on steering problems and other flaws, could be the catalyst for more concentrated action by personal watercraft owners and critics.

Under what conditions and regulations should recreational personal watercraft be restricted, as outlined in Bill S-10? Bill S-10 proposes to give elected local authorities an effective means to place reasonable restrictions on the use of PWCs on lakes, rivers or portions of coastal waters, while respecting the Constitution.

Personal watercraft could be banned from certain waters or their speeds and times of operation restricted. Those waters where restrictions or bans apply would be determined at the request of local governments. The federal government would be required to add those waters to the schedule of waterways where the prohibition applies. The federal government would have the discretion not to list the waterway where a ban or restriction would impair important navigational concerns.

The proposed Personal Watercraft Act would not usurp federal authority in the regulation of navigation and watercraft, but it would allow communities an avenue to address the concerns of their citizens. The proposed legislation has the advantage that local governments would not make the request without public consultation, and that the federal government would be assured that it was responding to the wishes of the local public.

What were the perceived benefits and associated problems within the context of sub-problems 1 and 2? The membership of the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations has reviewed Bill S-10 and endorses it in principle and in spirit. The CCPCA believes that the intent of Bill S-10 meets our objectives, which include safety, environmental responsibility, courtesy and respect. It is the obligation of each of our member associations to promote a safe boating and swimming environment; and to promote fish and wildlife habitat for the benefit of all Canadians, including cottagers. The protection of the environment should mean limiting activities that introduce any form of pollution, including noise, air and water pollution. We note that the success of this bill is dependent on education, public acceptance and the passing of enforceable laws.

Concerns expressed by the Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations support any measure that would help to control the use and safety of PWCs. Enforcement is

La quantité de pollution créée par les motomarines existantes, qui déversent de l'essence non brûlée dans l'eau, est une préoccupation, tout comme le préjudice causé à la faune. En entrant dans les anses abritées et d'autres endroits, les motomarines présentent une menace pour l'accouplement des populations de huards, les nids d'oiseaux et le frai du saumon. Les problèmes de sécurité de plus en plus évidents, les rapports impartiaux sur les rappels, sur les problèmes de direction et sur d'autres défauts pourraient être les catalyseurs des mesures prises, autant par les propriétaires de motomarines que par leurs opposants.

Dans quelles conditions et en vertu de quelle réglementation les motomarines doivent-elles être limitées par le projet de loi S-10? Le projet de loi S-10 prévoit de donner aux autorités locales le pouvoir d'imposer des restrictions raisonnables à l'utilisation des motomarines dans les lacs, les rivières ou des parties des eaux côtières, tout en respectant la constitution.

Les motomarines pourraient être interdites dans certains plans d'eau et leur vitesse et heures d'utilisation, limitées. Les plans d'eau où les restrictions ou les interdictions s'appliquent peuvent être déterminés à la demande d'administrations locales. Le gouvernement fédéral serait tenu d'ajouter ces eaux à la liste des plans d'eau où l'interdiction s'applique. Le gouvernement fédéral aurait le pouvoir discrétionnaire de ne pas inscrire le plan d'eau là où une interdiction ou restriction nuirait de façon importante à la navigation.

La loi proposée sur les motomarines n'usurperait pas le pouvoir fédéral de réglementation sur la navigation et les embarcations, mais elle donnerait aux collectivités une façon de réagir aux préoccupations de leurs citoyens. Cette loi présente l'avantage que les gouvernements locaux ne feraient pas la demande sans consultation publique et qu'il serait présumé que le gouvernement fédéral répondrait aux souhaits de la population locale.

Quels avantages perçus et problèmes connexes découlent du contexte des sous-problèmes 1 et 2? Les membres de la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations ont examiné le projet de loi S-10 et approuvent son principe et son esprit. La CCPCA croit que l'intention du projet de loi S-10 répond à ses objectifs, notamment la sécurité, la responsabilité environnementale, la courtoisie et le respect. Chacune de nos associations membres a l'obligation d'encourager un environnement sûr pour les plaisanciers et les baigneurs, et de protéger les poissons et la faune pour le bénéfice de tous les Canadiens, y compris les propriétaires de chalet. La protection de l'environnement doit se traduire par la limitation des activités qui comportent toute sorte de pollution, y compris la pollution par le bruit, la pollution de l'atmosphère et la pollution de l'eau. Nous remarquons que l'efficacité de ce projet de loi est en fonction de l'éducation, de l'acceptation par le public et de l'adoption de lois applicables.

Les préoccupations exprimées par la Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations appuient toute mesure qui aiderait à mieux régir l'utilisation et la sécurité des

a concern because cottage owners ask if there is not something they can do to control or limit the use of PWCs on waters near their cabins. President Barry Harman stated: "We as cottage owners in the West share the concern of our fellow cottagers in other parts of the country...this is a national issue."

The Provincial Association of Resort Communities of Saskatchewan, PARCS, has indicated strong support for Bill S-10. President Dale McLeod stated:

It is PARCS' contention that our support for this bill is not support for just another law. We find too many laws in democracy are stifling to an individual's freedom. We are adamant that an individual's right to their freedom not interfere with the rights to peace and contentment of the majority. PARCS asks for support of this bill. Along with support, PARCS encourages an educational component that stresses the need to show consideration for the rights of others.

The Federation of Ontario Cottagers' Associations, FOCA, has endorsed the proposed personal watercraft act in principle and in spirit. Support from FOCA, and other CCPCA members, is critical to the success of Bill S-10. This bill would give cottage associations the choice to determine where PWCs are welcome and where they pose too great a threat to safety, the environment and everyone's peaceful enjoyment.

The Canadian Coast Guard, CCG, and the Minister of Fisheries and Oceans, Robert Thibault, could provide new wording in federal legislation that might include "noise" among the environmental problems that allow communities to request boating restrictions. The minister could make Bill S-10 redundant by allowing communities to set specific restrictions on personal watercraft.

The fisheries minister has the authority to allow boating restrictions specific to personal watercraft. Bill S-10 is patterned on regulations published in June 1994. Government policy, not the law, stands in the way of restrictions. Changing the policy requires full consultation with Canadians. Communities across the country could hold consultations and bring forward new evidence of PWC safety problems. Where it could be demonstrated that a certain boating activity poses a danger to the public or is harmful to the environment, a boating restriction should be imposed for the purpose of controlling or prohibiting navigation.

On the basis of the study, the following conclusions seem to be justified: There is growing concern with the rapid appearance of personal watercraft across Canada. Cottage owners and municipalities are looking for ways to protect swimmers, to stop wake jumping or to ban personal watercraft from small

motomarines. L'application de la loi est une préoccupation, puisque les propriétaires de chalet se demandent s'ils peuvent faire quelque chose pour contrôler ou limiter l'utilisation de motomarines à proximité de leur chalet. Le président Barry Harman a affirmé qu'à titre de propriétaires de chalets de l'Ouest nous partageons les préoccupations des propriétaires de chalets d'autres régions du pays; il s'agit d'une question nationale.

La Provincial Association of Resort Communities of Saskatchewan, la PARCS, a affirmé qu'elle appuyait sans réserve le projet de loi S-10. D'après le président Dale McLeod:

Le soutien de la PARCS à ce projet de loi n'est pas un soutien à une loi parmi tant d'autres. Nous croyons qu'un trop grand nombre de lois dans une démocratie va à l'encontre de la liberté individuelle. Nous croyons fermement que le droit d'une personne à sa liberté ne doit pas amoindrir le droit à la paix et à la tranquillité de la majorité. La PARCS demande le soutien à ce projet de loi. En plus de son soutien, la PARCS encourage la partie éducative qui insiste sur la nécessité de tenir compte des droits des autres.

La Federation of Ontario Cottagers' Associations, la FOCA, a appuyé le principe et l'esprit de la loi sur les motomarines. Le soutien de la FOCA, ainsi que celui des autres membres de la CCPCA, est essentiel à la réussite du projet de loi S-10. Ce projet de loi donnerait aux propriétaires de chalet le choix de déterminer où les motomarines ont leur place et où elles posent un trop grand risque pour la sécurité, l'environnement et la jouissance paisible de tous.

La Garde côtière canadienne et le ministre des Pêches et des Océans, M. Robert Thibault, pourraient ajouter un nouveau libellé dans la loi fédérale pour inclure le «bruit» parmi les problèmes environnementaux qui permettent aux collectivités de demander des restrictions à la conduite des bateaux. Le ministre pourrait rendre le projet de loi S-10 redondant en permettant aux communautés d'imposer des restrictions précises aux motomarines.

Le ministre des Pêches a le pouvoir d'imposer des restrictions s'appliquant spécifiquement aux motomarines. Le projet de loi S-10 s'inspire du règlement publié en juin 1994. C'est non pas la loi, mais bien la politique du gouvernement qui fait obstacle aux restrictions. Le remaniement de la politique exige la tenue de consultations étendues auprès des Canadiens. Les collectivités de partout au pays pourraient tenir des consultations et mettre de l'avant de nouvelles preuves des problèmes de sécurité liés aux motomarines. Lorsqu'on montre qu'une certaine activité nautique constitue un danger pour le public ou est nuisible pour l'environnement, il faudrait imposer une restriction à la conduite de bateaux afin de contrôler ou d'interdire la navigation.

À la lumière de cette étude, les conclusions suivantes semblent justifiées: la multiplication rapide des motomarines au Canada préoccupe de plus en plus la population. Les propriétaires de chalet et les municipalités cherchent des moyens de protéger les baigneurs, de mettre un terme aux sauts des sillons ou d'interdire

lakes. It is a quality of life issue. Noise pollution, environmental concerns and safety become issues when reckless drivers show little concern for others.

Under the current legislation, all vessels are classified the same. Industry lobbyists squelched draft legislation that would have classed PWCs separately in 1994. This is the crux of the PWC issue: If a local group applies for a boating restriction regulation to control the use of personal watercraft, if approved, it would apply to all vessels, not just to PWCs. Under the current legislation, only the following can be done in respect of the PWC issue: Operator education; self-policing to deal with the irresponsible riders; or contact police to provide documentation so that charges can be laid.

The Minister of Fisheries and Oceans could make one regulatory change and direct officials to help Canadian cottage associations and municipalities through the regulatory red tape.

What is needed is a legal means that communities can use to restrict personal watercraft, in the same way that boating restriction regulations can be used to set speed limits on the water or to restrict waterskiing. This would have the same force and effect as Bill S-10. The Coast Guard proposed regulations in 1994, but the government did not approve them.

Many municipal council members associated with cottage owners would like to see personal watercraft banned on their respective lakes. However, the major concern is one of enforcement. RCMP staff and resources appear to be at a very limited level, especially in the Prairie Provinces. The mounting evidence of safety concerns, including steering defects, fuel system defects and other problems, suggests that the industry move rapidly to correct problems. Manufacturers, notably Bombardier, have responded by designing quieter machines, but that does nothing for all the old machines still on the water.

The federal government could reconsider requests for personal watercraft restrictions. Communities across the country could hold consultations and bring forward new evidence of personal watercraft safety problems. Local consultations are required under Bill S-10, and under federal boating restriction regulations under the Canada Shipping Act.

The present regulatory status is inadequate. Cottage owners need Bill S-10 to address concerns with use and abuse of personal watercraft. The status quo is not the best solution to the outlined problems. Federal inaction has created a climate in which

les motomarines dans les petits lacs. C'est une question de qualité de vie. La pollution par le bruit, les préoccupations environnementales et la sécurité sont en jeu lorsque des conducteurs dangereux ont peu de respect des autres.

En vertu de la loi actuelle, tous les bateaux font partie de la même catégorie. Les lobbyistes de l'industrie ont éliminé en 1994 le projet de loi qui aurait placé les motomarines dans une catégorie à part. C'est le nœud de la question relative à la motomarine. Si un groupe local demande un règlement sur la navigation de plaisance pour limiter l'utilisation des motomarines, cette restriction s'appliquera, si elle est approuvée, à tous les bateaux et non seulement aux motomarines. En vertu de la loi actuelle, on ne peut faire que ce qui suit relativement aux motomarines: éducation des conducteurs; autosurveillance, pour se charger des conducteurs irresponsables; ou appeler la police et fournir des preuves afin que des accusations puissent être portées.

Le ministre des Pêches et des Océans pourrait apporter une modification au règlement et demander aux fonctionnaires d'aider les associations de propriétaires de chalet et les municipalités du Canada dans la bureaucratie réglementaire.

Les collectivités ont besoin d'outils juridiques pour restreindre les motomarines — de la même façon que le règlement limitant la navigation de plaisance peut être utilisé pour établir des limites de vitesse sur l'eau ou pour limiter la pratique du ski nautique. Ceci aurait la même force et le même effet que le projet de loi S-10. La Garde côtière a proposé une réglementation en 1994, mais le gouvernement ne l'a pas approuvée.

De nombreux membres de conseils municipaux, de même que les propriétaires de chalet, aimeraient bien que les motomarines soient interdites dans leurs lacs respectifs, mais la principale difficulté est l'application de l'interdiction. Le personnel et les ressources de la GRC semblent très limités, particulièrement dans les provinces des Prairies. Les preuves de plus en plus nombreuses de problèmes de sécurité liés à des défauts du volant, du système d'alimentation et d'autres problèmes donnent à penser que l'industrie réagit rapidement pour régler les problèmes. Les fabricants, particulièrement Bombardier, ont réagi en concevant des machines moins bruyantes, mais cela ne change rien aux anciennes machines qui circulent toujours sur les plans d'eau.

Le gouvernement fédéral pourrait examiner les demandes de limitation des motomarines. Les collectivités de tout le pays pourraient tenir des consultations et présenter de nouvelles preuves de problèmes de sécurité liés aux motomarines. Des consultations à l'échelle locale sont nécessaires en vertu du projet de loi S-10 et en vertu de la réglementation limitant la navigation de plaisance en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le statut réglementaire actuel est inadéquat. Le projet de loi S-10 est nécessaire pour les propriétaires de chalet qui font face aux problèmes d'utilisation et d'abus des motomarines. Le statu quo n'est pas la meilleure solution pour les

provinces and municipalities are taking constitutional law into their own hands. They are listening to the concerns of cottagers. The *Cottage Life* magazine-FOCA poster, RIDE WITH RESPECT, has been well received across Canada and shows the level of concern.

The Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations supports Bill S-10, in that it gives elected local authorities an effective means to place reasonable restrictions on the use of personal watercraft on lakes, rivers or portions of coastal waters while respecting the Constitution. Other bodies, such as cottage associations, that the minister deems to be local authorities, can act. They will follow the same procedure as the Coast Guard's current process for boating restriction regulations, which allows cottage associations to initiate a boating restriction.

The CCPCA welcomes the authority for associations to act, tempered by the requirements of proof of public consultations to prevent a few individuals on a lake from overriding the wishes of the majority.

Bill S-10 is virtually identical to its predecessor, Bill S-16. The only difference is a new clause that sets a lower maximum penalty. PWC drivers would face the same \$500 maximum fine that boaters must pay when they drive powerboats or tow skiers in areas where those activities are banned through schedules of federal boating restriction regulations.

The government has an opportunity to help cottagers find local solutions. Ontario boating groups are presently trying to devise an alternative to Bill S-10. A new federal schedule on the Australian model, which bans irregular driving of personal watercraft within 200 metres of much of the shoreline, may save Canadian cottagers from another summer of personal watercraft disasters. Most would be willing to support a schedule to ban wake jumping or driving in circles in designated areas. Action must be taken quickly before more lives are lost.

What is needed is a sense of balance. CCPCA has pointed out the positive things in Bill S-10 that the Senate committee should look at carefully, with a view to doing something good for the Canadian public. It would be in the public interest to pick the good things in this bill and implement them. Cottagers across Canada have requested a quieter enjoyment of natural resources.

Personal watercraft are loud and annoying to others. They are highly powered, accelerate quickly and run at high speed, resulting in severe negative effects — most of which are exacerbated by irresponsible operation. People who operate too

problèmes en question. L'inertie fédérale a créé un contexte qui oblige les provinces et les municipalités à prendre en main elle-même le droit constitutionnel. Elles écoutent les préoccupations des propriétaires de chalet. L'affiche de la FOCA dans la revue *Cottage Life* — RIDE WITH RESPECT, a été bien reçue dans tout le Canada et témoigne de l'ampleur des préoccupations.

La Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations est en faveur du projet de loi S-10, parce qu'il donne aux autorités locales élues des outils efficaces pour imposer des restrictions raisonnables à l'utilisation des motomarines dans les lacs, les rivières et des parties des eaux côtières, tout en respectant la Constitution. D'autres organismes, notamment les associations de propriétaires de chalet, que le ministre considère comme des autorités locales, peuvent agir. Ils suivront la même procédure que le processus en cours de la Garde côtière relativement à la réglementation limitant la navigation de plaisance, qui autorise les associations de propriétaires de chalet à imposer des restrictions à la navigation de plaisance.

La CCPCA est d'accord pour que les associations aient le pouvoir d'agir, même s'il est atténué par l'exigence de prouver que des consultations publiques ont eu lieu, pour empêcher quelques personnes utilisant le lac de contrecarrer la volonté de la majorité.

Le projet de loi S-10 est pratiquement identique au projet de loi S-16 précédent. La seule différence est la nouvelle clause qui établit une pénalité maximale inférieure. Les conducteurs de motomarines seraient passibles de la même amende maximale de 500 \$ que les plaisanciers doivent payer lorsqu'ils conduisent des bateaux à moteur ou tirent des skieurs dans des endroits où ces activités sont interdites par des annexes de la réglementation fédérale limitant la navigation de plaisance.

Le gouvernement a la possibilité d'aider les propriétaires de chalet à trouver des solutions finales. Les groupes de plaisanciers de l'Ontario essaient actuellement de concevoir une formule de rechange au projet de loi S-10. Une nouvelle annexe fédérale inspirée du modèle australien qui interdit la «conduite erratique» des motomarines à moins de 200 mètres d'une rive peut épargner aux propriétaires de chalet canadiens un autre été de désastre lié aux motomarines. La plupart des propriétaires de chalet consentiraient à appuyer une annexe visant à interdire le saut de sillons et la conduite en cercles dans des endroits désignés. Des mesures doivent être prises rapidement avant que d'autres vies ne soient perdues.

Il importe d'établir un équilibre. La CCPCA a fait ressortir les points positifs du projet de loi S-10 que le comité sénatorial devrait examiner attentivement en vue de faire quelque chose de bon pour le public du Canada. Il serait dans l'intérêt public de sélectionner les bons points du projet de loi et de les mettre en application. Les propriétaires de chalet de tout le Canada ont demandé une «jouissance plus paisible» des ressources naturelles.

Les motomarines sont bruyantes et dérangent le voisinage. Elles sont très puissantes, d'accélération rapide et de haute vitesse, ce qui entraîne des effets négatifs dont la plupart sont exacerbées par une conduite irresponsable. La circulation des

close to shore or swimmers need to be restricted from these areas by some form of law enforcement. Bill S-10 is designed to do just that. Thank you.

The Chairman: Thank you. I gather, Mr. Lamoureux, that you were speaking for Mr. Hunt and Ms. Moore.

Mr. Lamoureux: Yes.

Mr. Jean-Guy Dépôt, RAPPEL (Waterfront Property Owners): I have been a resident on the shoreline of Bowker Lake since 1941. In fact, I was born in 1941. Now you know my age.

I represent Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François, or RAPPEL. I have been working on this kind of problem for more than 25 years. I have here a document produced by RAPPEL, dated January 1978. Because the majority here speak English, I decided to practice and I will now summarize it.

The Chairman: You are perfectly free to speak in whichever language you wish. Be comfortable.

Mr. Dépôt: I have an English copy and I can use it.

The Chairman: As you choose.

Mr. Dépôt: We thank the members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources for graciously inviting us to file a brief and testify before you. This provides us the opportunity to make a modest contribution to the work of your committee.

We would like to offer our congratulations and warm thanks to Senator Spivak for having the political courage to introduce Bill S-10 for better regulation of the use of personal watercraft in Canada. The existing statutory framework under the Canadian Shipping Act is not adequate to regulate PWCs. For the vast majority of waterside residents like me, and people who live within our waterways, PWCs are a huge nuisance.

At the public hearing held in 1994 by the Canadian Coast Guard, the representations made by the personal watercraft industry were successful in overcoming a similar approach. Its main argument was that public awareness and education, through programs to train PWC users, would be sufficient to solve the problem. Eight years later, we find that this has been a complete failure.

Complaints from waterside residents continue summer after summer. Since the objective has not been achieved, the time has come to move to more coercive but democratic methods to regulate these small but powerful, polluting and dangerous motorized vehicles, which have caused many, sometimes even fatal, accidents. This is why, together with Senator Spivak, we are asking that you move quickly to pass Bill S-10.

motomarines trop près de la rive ou des baigneurs doit être limitée dans ces endroits par une forme d'application de la loi. Le projet de loi S-10 est conçu précisément à cette fin. Merci.

Le président: Merci. Je crois comprendre, monsieur Lamoureux, que vous parlez aussi au nom de M. Hunt et de Mme Moore.

M. Lamoureux: Oui.

M. Jean-Guy Dépôt, RAPPEL (Association de riverains): Je réside aux abords du lac Bowker depuis 1941. De fait, je suis né en 1941. Maintenant vous connaissez mon âge.

Je représente le Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François, ou RAPPEL. J'examine ce genre de problème depuis plus de 25 ans. J'ai ici un document produit par RAPPEL en janvier 1978. Puisque la majorité des membres du comité parlent anglais, j'ai décidé de me pratiquer et de vous résumer ce document en anglais.

Le président: Sentez-vous tout à fait à l'aise d'utiliser la langue qui vous convient.

M. Dépôt: J'ai une version anglaise et je peux l'utiliser.

Le président: Comme vous voulez.

M. Dépôt: Nous remercions les membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, de nous avoir aimablement invités à déposer un mémoire et venir témoigner devant eux, nous permettant ainsi de contribuer modestement aux travaux de votre comité.

Nous tenons à féliciter et remercier chaleureusement madame le sénateur Spivak pour avoir eu le courage politique de présenter le projet de loi S-10, visant une meilleure réglementation de l'usage des motomarines au Canada. Le cadre législatif en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada n'est pas suffisant pour régir les motomarines. Pour la très grande majorité des riverains, comme moi, et de ceux qui vivent à l'intérieur du bassin versant de nos plans d'eau, les motomarines sont une source énorme de nuisance.

Lors d'audiences publiques tenues en 1994 par la Garde côtière canadienne, l'intervention de l'industrie de la motomarine a réussi à contrer une approche similaire, ayant pour principe l'argument que la sensibilisation et l'éducation par des programmes de formation des utilisateurs de motomarines finiraient par régler les problèmes. nous constatons, huit ans plus tard, qu'il s'agit d'un échec total.

Les plaintes des riverains persistent été après été. Cet objectif étant raté, l'heure est maintenant arrivée de passer à des méthodes plus coercitives, mais démocratiques, pour réglementer ces petits engins puissants, polluants et dangereux, qui ont causé de nombreux accidents, parfois même mortels. Voici pourquoi, avec Mme Spivak, nous souhaitons que vous adoptiez rapidement le projet de loi S-10.

Regarding water and air pollution, we would like to point out that all oil and gas mixtures that power two-stroke motors are persistent pollutants that do not degrade. A single litre of oil can contaminate up to 2 million litres of fresh water. Two-stroke motors discharge from three to four litres of oil and gas mixture into the water for every hour of use. The two-stroke motor, which is what powers nearly 100 per cent of the 80,000 PWCs in Canada and 75 per cent of all motorized craft in general, dates from the previous century and is an environmental catastrophe.

According to Peter Barton, an engineer with Environment Canada, those emissions of unburned gasoline are as high as 50 per cent in some cases for the old motors. Two-stroke motors discharge 1.1 billion litres of hydrocarbons into our American neighbours' water every year. That is undoubtedly why gasoline-powered watercraft, including PWCs, are completely banned on lakes that are drinking water reservoirs in five states — Connecticut, Delaware, Montana, Rhode Island and Vermont.

Personal watercraft are a special kind of craft. Monita Fontaine, Executive Director of the Personal Watercraft Industry Association in the United States, acknowledged that these craft are used more intensively than other types of watercraft.

According to California's Bluewater Network, PWCs are used for twice as many hours as traditional motorized craft, an average of 77.3 hours per year versus 34.8 hours per year for an outboard motorboat.

We note that on waterways in Vermont that are narrower than one half-mile, PWCs are banned. As well, we estimate that out of 281 lakes, ponds and reservoirs in that state, PWCs have been outright banned on 102 of them, or some 36.3 per cent. They are permitted only in 32 listed waterways.

In the neighbouring State of New Hampshire, we estimate that out of 253 ponds, lakes, reservoirs and rivers, PWCs have been outright banned on 897 of them, or 34.4 per cent. They are totally prohibited in that state on small bodies of water less than 75 acres in area. This means that PWCs are completely banned, as they are in Norway, on 62 of the waterways in that state.

Concerning noise pollution, PWC riders often rise out of the water, the effect being the exposure of the exhaust and the turbine to the open air, increasing noise, which is already 85 decibels on the water, a level that is hard to tolerate. The intensity of noise doubles with each additional 10 decibels. By comparison, we note that the policy on road traffic noise published by the Quebec Minister of Transport recommends a noise level of only 55 decibels, which is generally recognized as an acceptable level for sensitive zones such as recreational areas.

En ce qui concerne la pollution de l'eau et de l'air, soulignons que le mélange d'huile et d'essence qui alimente les moteurs deux temps est un polluant persistant, qui ne se dégrade pas et qui, lorsque dispersé dans l'eau, s'attaque à toute forme de vie. Un seul litre d'huile peut contaminer jusqu'à deux millions de litres d'eau douce. Les moteurs deux temps déversent dans l'eau de trois à quatre litres de ce mélange d'essence et d'huile pour chaque heure d'utilisation. Le moteur à deux temps, qui équipe presque 100 p. 100 des 80 000 motomarines et 75 p. 100 de toutes les embarcations à moteur en général, date du siècle dernier, et est une véritable catastrophe environnementale.

Selon M. Peter Barton, ingénieur chez Environnement Canada, ces rejets d'essence non brûlés sont de 50 p. 100 dans certains cas, pour les vieux moteurs. Les moteurs à deux temps rejettent dans l'eau 1,1 milliard de litres d'hydrocarbures chaque année, chez nos voisins américains. Voilà sans doute pourquoi, dans cinq États américains, les embarcations avec moteurs à essence, dont les motomarines, sont entièrement prohibées, sur les lacs réservoir d'eau potable — Connecticut, Delaware, Montana, Rhode Island et Vermont.

La motomarine est une embarcation particulière. Monita Fontaine, directrice exécutive de la Personal Watercraft Industry Association des États-Unis, reconnaît elle-même que ces engins sont utilisés plus intensivement que les autres types d'embarcation.

Selon l'organisme californien Bluewater Network, le nombre d'heures d'utilisation des motomarines est deux fois plus élevé par rapport aux embarcations à moteur traditionnelles, en moyenne 77,3 heures par année pour la motomarine, versus 34,8 heures par année pour un hors-bord.

Rappelons que, sur les plans d'eau de l'État du Vermont dont la largeur est inférieure à un demi-mille, il y a interdiction des motomarines. De plus, dans cet État, nous estimons que, sur 281 lacs, étangs et réservoirs, on les a carrément bannies sur 102 plans d'eau, soit environ 36,3 p. 100. Elles y sont acceptées sur seulement 32 plans d'eau.

Dans l'État voisin du New Hampshire, selon notre évaluation de 253 étangs, lacs, réservoirs et rivières, on a banni l'utilisation des motomarines sur 87 plans d'eau, ou 34,4 p. 100. Elles y sont totalement prohibées sur tous les petits plans d'eau de moins de 75 acres. C'est donc dire que, sur 62 p. 100 des plans d'eau de cet État, les motomarines sont complètement interdites comme en Norvège.

En ce qui concerne la pollution par le bruit, les amateurs de motomarine sortent souvent de l'eau, ce qui a pour effet d'exposer à l'air libre l'échappement et la turbine, ce qui a pour effet d'augmenter le bruit, qui se situe sur l'eau à un niveau de 85 décibels, déjà difficile à supporter. Il est à noter que l'intensité du bruit double à chaque augmentation de 10 décibels. À titre de comparaison, mentionnons que le ministère des Transports du Québec (MTQ), dans sa Politique sur le bruit routier, préconise un niveau de bruit de seulement 55 décibels, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives.

We say in our submission that it is plain that in a democratic country like Canada the silent majority does not have to put up with the noise made by such a disruptive minority and not be able to do anything about it. We hope that our representatives here in Ottawa will hear our voice, in the winds of change, as a government that welcomes change with open arms, as Mr. Paul Martin said last week.

We are asking for a democratic public consultation process to be conducted by mail. I ask you to vote to protect Canada's fragile watershed, avert potential damage to shores and avoid jeopardizing our drinking water reserves. We recognize that since 1867, the federal government has had jurisdiction over navigation. However, we believe that the Government of Quebec, like other provincial governments, has jurisdiction over "nuisance," by which we mean noise, and the environment, which includes protecting the watersheds of drinking water reservoirs.

To summarize, we hope that the enactment of Bill S-10 will enable us to be consulted, thereby achieving democratic management of our waterways throughout Canada, as our neighbours to the south in the United States have done.

Senator Merchant: Mr. Dépôt, with the implementation of the Kyoto accord, one might assume that newer technologies will deal with some of the problems with which you are concerned vis-à-vis noise pollution and emissions. I know that there are older watercraft which will take some time to become obsolete. How long will these restrictions last, if they are put in place, and if the day comes that personal watercraft owners want some changes, to whom would they be able to go? How would they be able to make changes, assuming that the machines themselves improve dramatically because of Kyoto?

Mr. Dépôt: As I mentioned, there are already about 80,000 PWCs in Canada. The majority of those machines are two-stroke motors and very polluting.

When there is a problem with the automobile industry, there is a recall. They take action. Now that four-stroke engines are available, manufacturers should do the same thing.

Today, we know that some countries have problems with their drinking water. We are lucky in Canada. We have lots of water. Canada has 7 per cent of all the water in the world, while Quebec has 3 per cent of that water. However, we have to take care of that reserve, which is why I have been an environmentalist for 39 years. We have to do something.

As I said in the brief, we are a little angry with the Coast Guard and the Department of Fisheries and Oceans. They should have done much more before. It is now time to do something.

The Chairman: Mr. Lamoureux, are they called "cottages" in Alberta? Everyone I know calls them "cabins."

Selon nous, il est évident que, dans un pays démocratique comme le Canada, la majorité silencieuse n'a pas à endurer le bruit de la minorité tapageuse, sans pouvoir rien n'y faire. Nous souhaitons être entendus par nos représentants à Ottawa, par un gros vent de renouveau. Par un gouvernement qui accueille à bras ouverts le changement, comme l'a dit M. Paul Martin la semaine dernière.

Nous demandons un procédé de consultation publique démocratique par courrier. Je vous demande de protéger les réseaux hydrographiques fragiles au Canada, afin d'éviter les dommages éventuels aux rives ou la mise en péril de notre réserve d'eau potable. Nous reconnaissons que le gouvernement fédéral a, depuis 1867, la juridiction sur la navigation, mais nous considérons que le gouvernement du Québec, comme celui des autres provinces, ont la juridiction sur les nuisances, le bruit, l'environnement, dont la protection des bassins hydrographiques de réservoirs d'eau potable.

Bref, nous souhaitons, par l'adoption du projet de loi S-10, pouvoir être consultés et ainsi obtenir une gestion démocratique de nos plans d'eau partout au Canada, comme chez nos voisins du Sud, les États-Unis.

Le sénateur Merchant: Monsieur Dépôt, avec la mise en œuvre de l'Accord de Kyoto, on pourrait penser que de nouvelles technologies remédieront à certains des problèmes de pollution par le bruit et d'émissions qui vous préoccupent. Je sais qu'il existe des motomarines plus anciennes qui mettront un certain temps à devenir désuètes. Pendant combien de temps ces restrictions s'appliqueront-elles, à supposer qu'on les mette en place? Si, un jour, les propriétaires de motomarine souhaitent certaines modifications, à qui pourraient-ils s'adresser? Comment seront-ils en mesure d'apporter des modifications, étant donné que les engins eux-mêmes s'amélioreront de façon radicale en raison de Kyoto?

M. Dépôt: Comme je l'ai déjà dit, on dénombre déjà quelque 80 000 motomarines au Canada. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'engins munis de moteurs à deux temps très polluants.

Lorsqu'un problème se pose au sein de l'industrie automobile, on procède à un rappel. L'industrie réagit. Maintenant que des moteurs quatre temps sont offerts, les fabricants devraient faire de même.

Aujourd'hui, certains pays, on le constate, éprouvent des problèmes d'eau potable. Au Canada, nous avons de la chance. Nous avons beaucoup d'eau. Le Canada possède 7 p. 100 des ressources en eau du monde, et le Québec à lui seul en possède 3 p. 100. Cependant, nous devons veiller sur ces réserves, et c'est pourquoi je suis environnementaliste depuis 39 ans. Nous devons faire quelque chose.

Comme je l'ai indiqué dans le mémoire, nous sommes un peu en colère contre la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans. Ils auraient déjà dû faire beaucoup plus. Le moment est venu de faire quelque chose.

Le président: Monsieur Lamoureux, parle-t-on de «chalets» en Alberta? Les personnes que je connais parlent toutes de «cabanes».

Senator Milne: In Northern Ontario they are called "camps."

Mr. Lamoureux: There are 50 summer villages in Alberta that form the Association of Summer Villages of Alberta. Some people call them "cabins," while others call them "cottages." However, a PWC is still a PWC.

Senator Buchanan: There is one place in Canada that is unique as far as cottages are concerned. The only place in Canada where cottages are not called "cottages" is in Cape Breton Island, where they are called "bungalows."

The Chairman: Do not some of your cottage owners have PWCs? Do they subscribe to your association's support of this bill?

Mr. Lamoureux: Many cottage owners own PWCs. You will find, especially in Alberta, with our unique summer villages, that we have elected councils. They are elected in the same year as the provincial politicians. The people who do not own the PWCs, who are trying to enjoy quiet weekends, are approaching volunteer councils. In many cases, the administrator of the village is a volunteer. There are people who want something done, but they are asking volunteers to take care of the problem for them. They do not want to upset their neighbours, because next Saturday they might want to have a beer with them. However, this Saturday, the noise is really upsetting them.

This bill would allow those volunteer organizations to get together with all the other communities on their lake, such as Pigeon Lake, where there are 10 summer villages, the town, and, I believe, two or three counties. They could all get together and make rules for the whole lake. One summer village on Pigeon Lake just wanted a five-mile-an-hour speed limit for approximately 200 feet along the village. They were very fortunate to have a lawyer helping them. It still took them two and a half years to get the speed limit restricted for 200 feet on their little piece of water. This bill would allow that to happen quickly and allow the local people to do what they need to do.

The Chairman: Who would enforce that?

Mr. Lamoureux: If there is a law, 99 per cent of the time, people will obey it. Peer pressure, hopefully, will get the other 1 per cent. If you are lucky, the RCMP will come around once in a while. I am told that in Alberta, there are two boats and one spare part.

The Chairman: There are also some big lakes.

Mr. Lamoureux: Yes, some big lakes.

Senator Finnerty: Have you any statistics, Mr. Lamoureux, on the number of deaths that have been caused by these personal watercraft, and how many accidents?

Ms. Wendy Moore, Executive Director, Federation of Ontario Cottagers' Associations: Honourable senators, it is very difficult to count the number of deaths because they are recorded

Le sénateur Milne: Dans le nord de l'Ontario, on parle de «camps».

M. Lamoureux: L'Association of Summer Villages de l'Alberta regroupe 50 villages d'été dans la province. Certains parlent de «cabanes», tandis que d'autres parlent de «chalets». Cependant, une motomarine demeure une motomarine.

Le sénateur Buchanan: Au Canada, il existe un endroit unique en ce qui concerne les chalets. Le seul endroit du Canada où les chalets ne s'appellent pas «chalets», c'est l'île du Cap-Breton, où on parle plutôt de «bungalows».

Le président: Certains des propriétaires de chalet que vous représentez ne possèdent-ils pas de motomarines? Soutiennent-ils le projet de loi comme votre association?

M. Lamoureux: Bon nombre de propriétaires de chalet sont aussi propriétaires de motomarines. Vous constaterez, en particulier en Alberta, où nos villages d'été sont uniques, que nous avons des conseils élus. Ces derniers sont élus la même année que les politiciens provinciaux. Les personnes qui ne possèdent pas de motomarines, celles qui tentent de profiter de fins de semaine paisibles, s'adressent à ces conseils de bénévoles. Dans de nombreux cas, l'administrateur du village est lui-même un bénévole. Il y a des personnes qui souhaitent que des mesures soient prises, mais elles demandent à des bénévoles de le faire pour elles. Elles ne veulent pas risquer d'irriter leurs voisins avec qui, le samedi suivant, elles voudront peut-être prendre une bière. Cependant, ce samedi-ci, le bruit les gêne.

Le projet de loi permettrait à de tels organismes de bénévoles de rencontrer toutes les autres collectivités du lac, par exemple le lac Pigeon, où il y a dix villages d'été, la ville et, si je ne m'abuse, deux ou trois comtés. Les parties ont la possibilité de se réunir et d'adopter des règles applicables sur tout le lac. Un village d'été établi sur le lac Pigeon souhaitait une limite de vitesse de cinq milles à l'heure sur une distance d'environ 200 pieds le long du village. Ces représentants ont eu la chance de compter sur l'aide d'un avocat. Malgré tout, ils ont mis deux ans et demi à obtenir que la limite de vitesse soit réduite sur une distance de 200 pieds dans leur petit plan d'eau. Le projet de loi aurait pour effet d'accélérer la procédure et de permettre aux résidents locaux de faire ce qu'ils doivent faire.

Le président: Qui se chargerait de faire respecter le règlement?

M. Lamoureux: S'il y a une loi, les gens s'y conformeront, 99 p. 100 du temps. Avec un peu de chance, la pression exercée par les pairs se chargera du reste. Avec un peu de chance toujours, la GRC viendra faire une ronde de temps à autre. On me dit que, en Alberta, il y a deux embarcations et une pièce de rechange.

Le président: Il y a aussi un certain nombre de grands lacs.

M. Lamoureux: Oui, certains sont grands.

Le sénateur Finnerty: Avez-vous des données, monsieur Lamoureux, sur le nombre de décès causés par ces motomarines de même que sur le nombre d'accidents?

Mme Wendy Moore, directrice exécutive, Federation of Ontario Cottagers' Associations: Honorables sénateurs, il est très difficile de compter le nombre de décès parce qu'ils sont consignés

differently. They are often recorded as a drowning death. It could be recorded as a canoeing fatality, if it is a collision between a canoe and a PWC.

I know that Senator Spivak's office has tried hard to get statistics on PWC deaths, but we have not been able to get anything definitive because of the way they are recorded.

Senator Finnerty: Not even a ballpark figure?

Ms. Moore: Not even that. There are many more than are known.

Senator Spivak: The hospital association, whatever it is called, has figures. We have that information.

Senator Finnerty: I would like to see that, as well as the accidents caused.

Senator Spivak: The hospitals and children's hospitals are keeping records of that.

The Chairman: This is a purely hypothetical question, but if we waited a long time for all the machines that now have two-stroke engines to just wear out and for the parts to go away, and all PWCs were four-stroke engines that are quieter, do not put out the same level of pollution and have a means of steering after the motor is turned off, would that solve the problem?

Mr. Dépôt: I will be dead before that happens. I would like to have more success before I die. I still have about 15 years to live.

Mr. Lamoureux: The issue of the two-cycle engine will take years to go away. There are some great mechanics who can keep those things running for a long time. Bill S-10 helps us to govern the people who cannot run their PWCs unless everyone on the beach can see and hear them. The lake might be five miles long, but they want to operate five feet from shore. They want to buzz the little kids playing in the sand. Mr. Cameron from the canoeing association was saying this morning that for some reason, no one wants to run one of those things unless there is someone there to watch. These are magnets; if no one can watch them, they do not want to be on them. If we could get them out to the middle of the lake, where the noise would not be so disturbing, that would be fine, but you will not achieve that if you are waiting for the Canadian Coast Guard to help you out. It will be years and years. Local government can make local rules.

Senator Spivak: The issue here is the size of the lake and differentiated areas. Would you agree that we do not want the dirt bike racers or the drag cars running on roads or playgrounds? Is that the general feeling? There might be some big lakes where it would not hurt to use these things, because they are far away. For example, they wanted to rent them on the Red River in Winnipeg.

différemment. Souvent, on considère qu'il s'agit de morts par noyade. En cas de collision entre un canot et une motomarine, on indiquera qu'il s'agit d'un accident de canot ayant causé la mort.

Je sais que le bureau du sénateur Spivak a tenté d'obtenir des statistiques sur le nombre de décès occasionnés par les motomarines, mais qu'on n'a rien obtenu de définitif en raison de la façon dont les données sont compilées.

Le sénateur Finnerty: Même pas un chiffre approximatif?

Mme Moore: Même pas. Il y en a beaucoup plus que ceux dont on rend compte.

Le sénateur Spivak: L'association des hôpitaux, peu importe son nom exact, a des données. Nous avons cette information en main.

Le sénateur Finnerty: J'aimerais voir ces chiffres de même que ceux qui concernent les accidents causés.

Le sénateur Spivak: Les hôpitaux et les hôpitaux pour enfants ont des données à ce propos.

Le président: Il s'agit d'une question purement hypothétique, mais ne suffirait-il pas, pour régler le problème, d'attendre longtemps pour que tous les véhicules équipés de moteur à deux temps s'usent et que les pièces de rechange disparaissent pour être remplacés par des motomarines équipées d'un moteur à quatre temps plus silencieux, moins polluant et pouvant être dirigé une fois le moteur coupé?

M. Dépôt: D'ici là, je serai mort. J'aimerais bien obtenir plus de réussite avant de mourir. Or, il me reste une quinzaine d'années.

M. Lamoureux: Le problème des moteurs à deux temps durera encore pendant des années. Il y a des mécaniciens doués qui réussiront à les faire fonctionner pendant longtemps. Le projet de loi S-10 nous permet d'assujettir à des règles les personnes qui ne peuvent piloter leur motomarine sans que, sur la plage, tout le monde les voie et les entende. Le lac aura beau avoir cinq milles de longueur, ces personnes tiennent à circuler à cinq pieds de la rive. Elles se plaisent à casser les oreilles des enfants qui jouent dans le sable. M. Cameron, de l'association de canoë-kayak, l'a dit ce matin: pour une raison ou pour une autre, personne n'utilise les engins à moins que quelqu'un ne soit là pour les observer. Ce sont des aimants: s'il n'y a personne pour les voir, les propriétaires de ces engins ne s'en servent pas. Si on pouvait les obliger à fréquenter le milieu du lac, là où le bruit ne serait pas aussi dérangeant, tout irait bien, mais vous n'y arriverez pas si vous comptez sur des interventions de la Garde côtière du Canada pour y arriver. Il faudra compter des années et des années. L'administration locale peut prendre des règlements locaux.

Le sénateur Spivak: La question qui se pose ici a trait à la taille du lac et aux différents secteurs. Seriez-vous d'accord avec nous pour dire que nous ne voulons pas de motos hors route ni de voitures d'accélération sur les voies publiques ou les terrains de jeux? Cela traduit-il le consensus général? Il existe peut-être certains grands lacs où l'utilisation de ces engins ne fait de tort à

That caused an uproar and they were banned. No one took them to court. They had no right to ban them, but they did.

Mr. Lamoureux: Everyone is playing by the rules, probably. This bill would let us do that at the lake. Senator Banks would be familiar with Sylvan Lake. There are probably many of these machines out there, but you do not hear complaints because that is the type of area it is, for fast toys. However, there are many lakes in Alberta where they do not want them.

Senator Spivak: To be clear on your view of what the cottagers want, you are saying, first, that the procedure is too cumbersome. It could take years to get through that boating schedule. Apart from the bill, we could shorten the procedure. Second, in this bill, the minister has 90 days to hold public consultations. Otherwise, we might get a repeat of 1994, when British Columbia, Quebec, Ontario and the Coast Guard wanted to put in a schedule, not to ban PWCs, but to restrict their operations. It was approved and gazetted. Suddenly, it was gone, because pressure was put on the minister. That is what happened.

Are you in favour of having the minister, unless there is sufficient reason, go with the wishes of the people? The minister would have to recognize the authority, and it is in his power to recognize it or not. Is that what you would like?

I am trying to get a feeling for all the different things that the cottagers might like to see enacted, whether through this bill or some other means.

Mr. Lamoureux: Both in regard to what the cottagers are telling us, as the Canadian association representing them, and as a person who spent 10 years as one of those volunteer councillors, we would like to be able to do something to move them out. Once they are 200 or 300 yards out in the lake, if the lake is big enough to handle that, it would be great. However, we do not have a means of doing that.

Volunteer councils only last three years in Alberta. That is probably not enough time, unless you have lawyers who can really pound the pavement for you. Usually, that only happens when they are also cottage owners.

Senator Spivak: I will ask another leading question. Do you think this is a public interest issue? I have heard opposition that says this is just for a small elite. Do you think this is an issue in the public interest?

Mr. Lamoureux: Yes, I believe it is.

personne, dans la mesure où ils sont éloignés. Par exemple, on a voulu en louer sur la Rivière Rouge à Winnipeg. Le projet a soulevé un tollé, et on a interdit les motomarines. Personne n'a été traduit devant les tribunaux. On n'avait aucun droit de les interdire, mais on l'a fait de toute façon.

M. Lamoureux: Probablement parce que tout le monde observe les règles du jeu. Le projet de loi nous permettrait d'agir ainsi au lac. Le sénateur Banks connaît sans doute le lac Sylvan. On y retrouve probablement un grand nombre de ces engins, mais on ne reçoit pas de plaintes parce qu'il s'agit d'un endroit où on apprécie ce genre de bolides. Cependant, il y a, en Alberta, un grand nombre de lacs où on n'en veut pas.

Le sénateur Spivak: Je tiens à bien faire comprendre votre interprétation des souhaits des propriétaires de chalets. Ce que vous dites, c'est que, premièrement, la procédure est trop lourde. Faire adopter une annexe pour la navigation pourrait prendre des années. Outre le projet de loi, on pourrait raccourcir la procédure. Deuxièmement, dans le projet de loi, le ministre dispose de 90 jours pour tenir des consultations publiques. Sinon, nous risquons d'assister à la répétition de ce qui s'est passé en 1994: cette année-là, la Colombie-Britannique, le Québec, l'Ontario et la Garde côtière voulaient faire établir une annexe, non pas pour interdire les motomarines, mais bien plutôt pour restreindre leur utilisation. Le projet a été approuvé et inscrit dans la Gazette. Soudain, tout est disparu en raison de pressions exercées sur le ministre. Voilà ce qui s'est passé.

Seriez-vous favorable à ce que le ministre soit tenu de se conformer aux vœux des citoyens, à moins qu'il n'ait des motifs suffisants de ne pas le faire? Le ministre aurait à reconnaître les pouvoirs, et il aurait la prérogative de le faire ou de ne pas le faire. Est-ce bien là ce que vous souhaitez?

J'essaie de me faire une idée de toutes les mesures que les propriétaires de chalets souhaiteraient voir prendre, au moyen du projet de loi ou par d'autres moyens.

M. Lamoureux: En ce qui concerne ce que nous disent les propriétaires de chalets, à titre de membre de l'association canadienne qui les représente et personne ayant siégé pendant dix ans à l'un de ces conseils de bénévoles, je peux dire que nous souhaiterions être habilités à les faire disparaître. Ce serait bien si on pouvait les faire reculer de 200 ou de 300 verges vers l'intérieur du lac, à supposer qu'il soit assez grand. Cependant, nous n'avons pas les moyens de le faire.

En Alberta, la durée des conseils de bénévoles n'est que de trois ans. Cela ne suffit probablement pas, à moins d'avoir sous la main des avocats capables d'aplanir les difficultés. Habituellement, c'est ce qui se produit lorsqu'ils sont aussi propriétaires de chalets.

Le sénateur Spivak: Je vais vous poser une autre question tendancieuse. Pensez-vous qu'on a affaire à une question d'intérêt public? J'ai entendu des membres de l'opposition dire qu'il s'agit d'une question qui n'intéresse qu'une petite élite. Pensez-vous qu'il s'agisse d'un problème d'intérêt public?

M. Lamoureux: Oui.

Ms. Moore: In response to your previous question on the boating restriction regulation process, FOCA is a very large federation. We represent 500 cottagers' associations and I receive a large number of complaints about personal watercraft. From time to time, particularly before we started with Bill S-10, I would get a call from an association. They would say, "We have circulated a petition and we want to know what to do with it now so that we can get the personal watercraft off our waterway." Then I have to explain that, first of all, this is federal legislation, not local, municipal or provincial.

The Chairman: It is not their waterway; it is everyone's waterway.

Ms. Moore: Then I have to explain the complicated 23-step process of the boating restriction regulations. They usually throw up their hands in despair. I also tell them that if they do go through the process and request a restriction or a ban on the use of personal watercraft, they would have to ban all boats, including their own. You cannot just pick out one kind of vessel for control. The BRR process desperately needs to be overhauled and simplified to give people access to that tool.

Senator Spivak: It is interesting that there are other vessels such as boats with electric motors that appear separately in the schedules. Also, in the memorandum between the Minister of the Environment and the marine manufacturers, personal watercraft are designated as entirely different from all other boats.

I do not know whether you have seen that memorandum, but it describes them as a separate entity. I do not know what the problem is with that.

Mr. Dépôt: We searched the Internet and found that on lakes in Maine, Vermont, New Hampshire and New York, they consult with the people concerned and there are different possibilities. In some places, on some lakes, they will accept everything. On other lakes, they ban two-stroke engines. On others, they will accept only electric motors. On others, they will accept canoes, kayaks and so on.

Why are we not able to do the same thing in Canada? This is a democratic possibility. We would like the people of Canada to vote, as did our neighbours in the States, and make their choice.

The Chairman: The answer to that question is about three and a half hours long.

Senator Kenny: The answer is we ask the questions.

The Chairman: You cannot put moose horns on a beaver. It does not work.

Mme Moore: En réponse à votre question précédente sur la procédure relative au Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, la FOCA est une très grande fédération. Nous représentons 500 associations de propriétaires de chalets, et nous recevons un grand nombre de plaintes au sujet des motomarines. De temps en temps, particulièrement avant le début des audiences relatives au projet de loi S-10, je recevais un coup de fil de la part d'une association. On me disait: «Nous avons fait circuler une pétition, et nous voulons savoir ce qu'il faut maintenant en faire pour obtenir le retrait des motomarines de notre plan d'eau.» Je dois alors expliquer, d'abord et avant tout, qu'il s'agit d'une loi fédérale, et non d'une loi locale, municipale ou provinciale.

Le président: Ce n'est pas leur plan d'eau; c'est le plan d'eau de tout le monde.

Mme Moore: Je dois ensuite expliquer la procédure en trois temps du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui est complexe. Habituellement, mes interlocuteurs baissent les bras en signe de désespoir. Je dois aussi leur expliquer que, à supposer qu'ils choisissent d'aller de l'avant et demandent une restriction à l'utilisation des motomarines ou son interdiction, ils feront interdire toutes les embarcations, y compris la leur. On ne peut pas simplement choisir le genre de bateau visé par les mesures de contrôle. Il faut de toute urgence remanier et simplifier le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux pour permettre aux citoyens d'accéder à cet instrument.

Le sénateur Spivak: Il est intéressant de noter que d'autres bateaux, par exemple ceux qui sont équipés de moteurs électriques, occupent une place distincte dans les annexes. De même, dans le protocole d'entente intervenu entre le ministre de l'Environnement et les fabricants de produits maritimes, les motomarines ont droit à une désignation entièrement différente de celle d'autres bateaux.

Je ne sais pas si vous avez vu ce protocole d'entente, mais les motomarines font l'objet d'une section distincte. Je ne vois pas en quoi cela pose un problème.

M. Dépôt: Nous avons effectué des recherches dans Internet et constaté que, pour des lacs du Maine, du Vermont, du New Hampshire et de l'État de New York, on consulte les personnes intéressées, et il existe différentes possibilités. À certains endroits, sur certains lacs, on accepte tout. Sur d'autres, on interdit les moteurs à deux temps. Sur d'autres encore, on n'accepte que les moteurs électriques. Sur d'autres, on accepte les canoës, les kayaks et ainsi de suite.

Pourquoi ne pas faire la même chose au Canada? Il s'agit d'une possibilité démocratique. Nous aimerions que les Canadiens votent, comme l'ont fait leurs voisins des États-Unis, et fassent leur choix.

Le président: Il faudrait environ trois heures et demie pour répondre à cette question.

Le sénateur Kenny: La réponse, c'est que nous posons les questions.

Le président: On ne peut mettre des bois d'original à un castor. Ça ne marche pas.

Senator Spivak: The issue in the United States has to do with size — so many feet from shore or whatever. In some places, where there is a huge amount of space, it is not as much of an issue. Is that correct?

Mr. Dépôt: You are speaking about size, Senator Spivak. My lake is small, only two or three square kilometres. It is long, but very narrow. We are between mountains. There are about 150 motorboats and 12 PWCs. Can you imagine the noise on Saturday and Sunday on a small lake like that? It is impossible.

I have been on that lake for 62 years now. My property has a valuation of \$300,000. Suppose I am obliged to sell my property. If a buyer came on Saturday or Sunday, he would offer me only a few bucks.

The Chairman: The secret is to take the buyer there on a Monday afternoon.

The main objection, I gather, is an aesthetic one. It is a safety issue, in terms of kids and swimmers close to shore, and then noise, but pollution is less of an issue. You are saying, if I understand you correctly, that it is okay to put the gas and oil mixture into the middle of the lake, as long as you do so slowly. If you are in the middle of the lakes, you can do what you like. Am I missing something?

Mr. Dépôt: I do not agree with that.

The Chairman: In a big lake.

Mr. Dépôt: In France, they permit the use of PWCs at one kilometre from the shore. At that distance, you can do what you want.

Suppose that in the middle of a small lake there is a 15-inch pipe for the drinking water of a network of five municipalities. Would you have PWCs or other boats circulating over that? That is nonsense. They are banned because it is not acceptable.

The Chairman: Do they also ban a two-stroke outboard engine?

Mr. Dépôt: Yes. In the five states I mentioned, they banned two-strokes, four-strokes and PWCs.

Senator Merchant: I think Mr. Lamoureux said that boats could go 300 kilometres or something out on the lake and do whatever they wanted.

You have to decide what it is that you are trying to accomplish. If you want to get rid of the noise pollution and allow the cottage owners to sit out and enjoy their cottages, do not throw in comments about the oil emissions in the water and all the other things. A minute ago, you said they could go out and do everything they wanted as long as they are far away from the cottages. When you present a case, do not throw everything in

Le sénateur Spivak: Aux États-Unis, la question a trait à la taille — il faut être à tant de pieds du bord, ou je ne sais trop quoi. À certains endroits, là où la superficie est énorme, le problème n'est pas trop grave, n'est-ce pas?

M. Dépôt: Sénateur Spivak, vous faites allusion à la taille. Mon lac est petit: en fait, il ne fait que deux ou trois kilomètres carrés. Il est long, mais très étroit. Nous sommes coincés entre des montagnes. Il y a là environ 150 bateaux à moteur et 12 motomarines. Vous imaginez-vous le vacarme qui règne le samedi et dimanche sur un petit lac de la sorte? C'est impossible.

J'habite au bord de ce lac depuis maintenant 62 ans. Ma propriété est évaluée à 300 000 \$. Imaginons que je doive vendre. Si un acheteur se présentait le samedi ou le dimanche, il ne m'offrirait qu'une poignée de dollars.

Le président: Le secret, c'est d'accueillir l'acheteur un lundi après-midi.

La principale objection, si je comprends bien, est d'ordre esthétique. Il s'agit d'un problème de sécurité, en ce qui concerne les enfants et les personnes qui nagent à proximité de la rive, et d'un problème de bruit, mais la pollution semble représenter un enjeu moins grave. Si je vous ai bien compris, vous dites qu'il est acceptable de déverser un mélange de gaz et d'huile au milieu du lac, à condition de le faire lentement. Au milieu des lacs, on peut faire ce qu'on veut. Ai-je raté quelque chose?

M. Dépôt: Je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites.

Le président: Je vous parle d'un lac de grande taille.

M. Dépôt: En France, on autorise l'utilisation des motomarines à un kilomètre du rivage. À cette distance, on peut faire ce qu'on veut.

Imaginez que, au milieu d'un petit lac, il y ait une conduite de 15 pouces servant à l'alimentation en eau potable d'un réseau de cinq municipalités. Voudriez-vous que des motomarines ou d'autres embarcations circulent dans les parages? Ça n'a pas de sens. Si on les interdit, c'est parce qu'elles ne sont pas acceptables.

Le président: Interdit-on aussi les hors-bord à deux temps?

M. Dépôt: Oui. Dans les cinq États dont j'ai fait mention, on interdit les moteurs à deux temps, les moteurs à quatre temps et les motomarines.

Le sénateur Merchant: C'est M. Lamoureux, je crois, qui a dit que les bateaux pouvaient aller à 300 kilomètres, ou je ne sais trop quoi, sur le lac, et faire ce qu'ils veulent.

Vous devez décider ce que vous cherchez à obtenir. Si vous voulez supprimer la pollution par le bruit et permettre aux propriétaires de chalets de s'asseoir dehors pour profiter de leur chalet, évitez de formuler des commentaires sur les émissions d'huile dans l'eau et tout le reste. Il y a un instant, vous avez dit que les propriétaires de motomarines pouvaient faire ce que bon leur semble à condition de se trouver loin des chalets. Lorsque

there to try to impress upon us how bad these things are. I think they are bad, but I was also confused.

Ms. Moore: You are right; they are two separate issues. The first we referred to as marine engine issues, and FOCA has done a lot of work on that and is trying to come up with some programs to address it. Then there is the separate issue of personal watercraft use and abuse.

Senator Buchanan: Mr. Dépôt, I am not familiar with Maine, but I think they do have some good restrictions on the lakes. However, New Hampshire is interesting. On one of the largest lakes in the New England states the restrictions are interesting, because you are permitted to use personal watercraft, but are restricted as to where on the lake, which is very long and wide. I have a cousin who is on a small lake in New Hampshire, where they are banned completely. In fact, you are only allowed to use canoes and kayaks on that particular lake. In New Hampshire, most of the lakes have been designated as to the kind of watercraft that can be used, and on the larger lakes, the restrictions concern where they can be used. It might not be a bad idea to get a copy of those.

Senator Spivak: Do you have anything further to add, Ms. Moore?

Ms. Moore: I love having the last word. This is the last word on behalf of other people. On July 15 last year, this ran in the *Toronto Globe and Mail*, in memoriam. There is a picture of a beautiful teenager. "Tamara Goldman. November 15, 1979 to July 15, 1994. Death lies upon her like an untimely frost upon the sweetest flower of all the fields. Deeply loved, sadly missed. Mom, Dad, Elisa. In memory of Tamara, we urge all parents to become more aware of the dangers of personal watercraft."

Last week, I spoke to the mother of one of two victims in what is probably one of the better-known personal watercraft accidents. On August 4, 1991, a personal watercraft went over the top of a canoe, injuring a girl in the bow and killing the other two. They died horrible deaths. FOCA receives copies of the coroner's reports when there is a directive to advise cottagers of certain things. I keep them hidden in my office. I do not want anyone to see such information and such gruesome details.

I talked to the mother of one of the victims. She was going to write a message for me to present to the Senate but became too upset, even though it happened 12 years ago. She told me, for an hour and a half on the phone, every memory she has of that day, and then she said, "I often wonder, if I were my daughter today, what I would do to make sure this never happens again." I would

vous présentez une argumentation, vous devez éviter de tout mélanger pour bien nous faire comprendre que toutes ces choses sont mauvaises. Je suis d'accord pour dire qu'elles sont mauvaises, mais vous avez réussi à semer la confusion dans mon esprit.

Mme Moore: Vous avez raison: ce sont deux enjeux distincts. Le premier auquel nous nous sommes référés a trait aux problèmes que posent les moteurs marins, et la FOCA a effectué beaucoup de travail dans ce dossier et s'efforce de mettre au point certains programmes pour y remédier. La question de l'utilisation et de la surutilisation des motomarines constitue un enjeu distinct.

Le sénateur Buchanan: Monsieur Dépôt, je ne connais pas bien la situation du Maine, mais je crois savoir que l'utilisation des lacs est assujettie à certaines bonnes restrictions. Cependant, le cas du New Hampshire est intéressant. Sur l'un des plus grands lacs des États de la Nouvelle-Angleterre, on impose des restrictions intéressantes dans la mesure où l'utilisation des motomarines est autorisée, mais on limite les aires d'utilisation permises sur le lac, qui est très long et très large. J'ai un cousin qui a une propriété au bord d'un petit lac du New Hampshire, où les motomarines sont totalement interdites. En fait, sur ce lac, on ne peut utiliser que des canoës et des kayaks. Au New Hampshire, on a défini pour la plupart des lacs le type d'embarcations pouvant être utilisées; sur les lacs de plus grande taille, les restrictions concernent les aires d'utilisation autorisées. On aurait peut-être intérêt à les imiter.

Le sénateur Spivak: Vous aviez quelque chose à ajouter, madame Moore?

Mme Moore: J'adore avoir le dernier mot. Voici donc le dernier mot que je présente au nom d'autres personnes. Le 15 juillet dernier, on lisait l'in memoriam dans le *Globe and Mail* de Toronto. On voit la photo d'une magnifique adolescente. «Tamara Goldman. 15 novembre 1979-15 juillet 1994. La mort est sur elle, comme une gelée précoce sur la fleur des champs la plus suave. Nous t'aimons de tout cœur, et tu nous manques terriblement. Maman, papa, Elisa. En souvenir de Tamara, nous prions instamment tous les parents de se sensibiliser aux dangers des motomarines.»

La semaine dernière, j'ai parlé avec la mère d'une des deux victimes de ce qui est probablement le plus connu des accidents de motomarines. Le 4 août 1991, une motomarine est passée par-dessus un canot, tuant la jeune fille qui était à la proue et tuant les deux autres occupantes. Elles ont subi une mort horrible. La FOCA a reçu une copie des rapports du coroner pour s'en servir le moment venu de fournir des conseils aux propriétaires de chalets relativement à certaines questions. Je les garde cachés dans mon bureau. Je ne tiens pas à ce que quiconque voie de telles informations et des détails aussi sanglants.

J'ai parlé à la mère de l'une des deux victimes. Elle devait écrire un message que j'allais transmettre au Sénat, mais, même si 12 ans se sont passés, elle était encore trop bouleversée. Pendant une heure et demie, elle m'a raconté au téléphone tous les souvenirs qu'elle conservait de cette journée-là. Puis, elle m'a dit: «Si ma fille était encore en vie, je me demande souvent ce que

hope, if she were still alive, that she would be doing the same thing as Senator Spivak, which is trying to convince the government to fix the problem.

How many more people have to die before this is dealt with? It has been on the back burner far too long.

With regard to that accident, the operator of the personal watercraft was charged with three counts of dangerous driving and was found not guilty on all counts. It was found to be the fault of the vessel. It was vessel-specific. That is what killed those girls. It was not the operator; it was the vessel.

The Chairman: That is irrational. Could you fill us in on that? Was it the machine's fault?

Ms. Moore: When a personal watercraft is out of the water, you cannot steer it. In this particular case, the operator was coming straight at the girls. He meant to zoom in and splash them. He never made the turn. He was coming in at 32 miles an hour. He did attempt to turn, but the machine came out of the water. He had, I think, one-twentieth of a second in order to turn that machine. It did not respond and it killed them.

They said at the time that seaweed clogged the intake. That is nonsense. You cannot steer a PWC that is in the air. The owner's manual indicated that there would be difficulties. That is why it was found to be the fault of the vessel, because the driver did attempt to steer.

Senator Buchanan: Where did that happen?

Ms. Moore: It was on the Severn River.

The Chairman: Just to remind us, it would be like the brakes or the steering failing on a car; in such a case, the driver would not be at fault.

Witnesses, thank you very much. You have been most informative. I am sorry to have kept you waiting. I appreciate your staying so long, as I do members of the committee.

The committee adjourned.

je ferais pour éviter que cela ne se reproduise.» Si elle était encore en vie, j'espère qu'elle ferait ce que fait le sénateur Spivak, qui tente de convaincre le gouvernement de remédier au problème.

Combien faudra-t-il de morts avant que l'on ne s'attaque au problème? Voilà déjà trop longtemps qu'on le laisse en sommeil.

En ce qui concerne l'accident, le conducteur de la motomarine a été inculpé de trois chefs d'accusation pour conduite dangereuse et a été jugé non coupable dans les trois cas. On a statué que c'était l'embarcation qui était en cause. C'était un problème propre à l'embarcation. Voilà ce qui a tué ces jeunes filles. C'était non pas l'utilisateur, mais bien plutôt le véhicule.

Le président: Ça n'a pas de sens. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? L'engin était donc fautif?

Mme Moore: Lorsqu'une motomarine est hors de l'eau, on ne peut la diriger. Dans ce cas particulier, l'utilisateur fonçait droit sur les filles. Il avait l'intention d'effectuer un virage brusque pour les éclabousser. Il n'a jamais réussi à tourner. Il arrivait à une vitesse de 32 milles à l'heure. Il a tenté de tourner, mais l'engin était hors de l'eau. Il disposait, si je ne m'abuse, d'un vingtième de seconde pour faire tourner la motomarine. Elle n'a pas répondu, et il les a tuées.

À l'époque, on a dit que des algues obstruaient l'entrée d'air. Ça n'a pas de sens. On ne peut diriger une motomarine dans les airs. Dans le manuel du propriétaire, on précisait qu'il y aurait des problèmes dans une telle situation. Voilà pourquoi on a statué que c'était l'embarcation qui était en cause, l'utilisateur ayant tenté de tourner.

Le sénateur Buchanan: Où cela s'est-il produit?

Mme Moore: Sur la rivière Severn.

Le président: À titre de rappel, ce serait comme si les freins ou la direction d'une voiture flanchaient; dans un tel cas, le conducteur ne serait pas réputé fautif.

Je remercie beaucoup les témoins. Vous nous avez fourni énormément d'informations. Je suis désolé de vous avoir fait attendre. Je vous suis reconnaissant, à vous et aux membres du comité, d'être restés si longtemps.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

AS A PANEL:

From the Canadian Recreational Canoeing Association:

Mr. Barry Cameron.

From the Ontario Recreational Boating Advisory Council:

Mr. Randy Whaley, Chairman.

From the Canadian Yachting Association:

Mr. Michael Vollmer, Vice-President, Recreation.

AS A PANEL:

From the Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:

Mr. Art Lamoureux, President;

Mr. Lester Hunt, Executive Director.

From the Federation of Ontario Cottagers' Associations:

Ms. Wendy Moore, Executive Director.

From the Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):

Mr. Jean-Guy Dépôt.

TÉMOINS:

EN TABLE RONDE:

De l'Association canadienne de canotage récréatif:

M. Barry Cameron.

Du Ontario Recreational Boating Advisory Council:

M. Randy Whaley, président.

De l'Association canadienne de yachting:

M. Michael Vollmer, vice-président, récréatif.

EN TABLE RONDE:

De la Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations:

M. Art Lamoureux, président;

M. Lester Hunt, directeur administratif.

De la Federation of Ontario Cottagers' Associations:

Mme Wendy Moore, directrice exécutive.

Du Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL):

M. Jean-Guy Dépôt.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:

The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, May 27, 2003
Tuesday, June 3, 2003

Issue No. 16

First and second (final) meetings on:

Bill C-9, An Act to amend the Canadian
Environmental Assessment Act

INCLUDING:

THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-9)

APPEARING:

The Honourable David Anderson, P.C., M.P.,
Minister of the Environment

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:

L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 27 mai 2003
Le mardi 3 juin 2003

Fascicule n° 16

Première et deuxième (dernière) réunions concernant:

Le projet de loi C-9, Loi modifiant la loi canadienne
sur l'évaluation environnementale

Y COMPRIS:

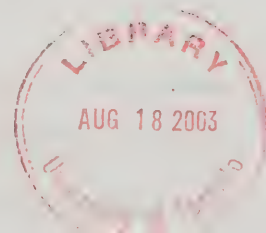
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-9)

COMPARAÎT:

L'honorable David Anderson, c.p., député,
ministre de l'Environnement

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Christensen substituted for that of the Honourable Senator Hubley (*May 23, 2003*).

The name of the Honourable Senator Ringuette substituted for that of the Honourable Senator Milne (*May 27, 2003*).

The name of the Honourable Senator Milne substituted for that of the Honourable Senator Ringuette (*May 29, 2003*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Christensen substitué à celui de l'honorable sénateur Hubley (*le 23 mai 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Ringuette substitué à celui de l'honorable sénateur Milne (*le 27 mai 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Milne substitué à celui de l'honorable sénateur Ringuette (*le 29 mai 2003*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, May 13, 2003:

Second reading of Bill C-9, An Act to amend the Canadian Environmental Assessment Act.

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Moore, that the Bill be read the second time.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Bacon, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi, 13 mai 2003:

Deuxième lecture du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore, que le projet de loi soit lu la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Kenny, propose, appuyé par l'honorable sénateur Bacon, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 27, 2003
(28)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 6:04 p.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Finnerty, Kenny, Merchant, Ringuette, Spivak and Watt (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, May 13, 2003, the committee proceeded to study Bill C-9, An Act to amend the Canadian Environmental Assessment Act.

APPEARING:

The Honourable David Anderson, P.C., M.P., Minister of the Environment.

WITNESSES:

From the Canadian Environmental Assessment Agency:

Robert G. Connelly, Vice-President, Policy Development;

Heather Smith, Senior Legal Counsel.

The Honourable David Anderson, Minister of the Environment, made a statement and together with Mr. Connelly and Ms. Smith, answered questions.

At 7:10 p.m., pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded in camera for the consideration of a draft agenda.

At 7:15 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 3, 2003
(29)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:12 p.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Christensen, Eyton, Finnerty, Kenny, Merchant, Milne, Spivak and Watt (10).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 mai 2003
(28)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 04, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Finnerty, Kenny, Merchant, Ringuette, Spivak et Watt (8).

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 13 mai 2003, le comité entame l'étude du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

COMPARAÎT:

L'honorable David Anderson, c.p., député, ministre de l'Environnement.

TÉMOINS:

De l'Agence canadienne d'évaluation environnementale:

Robert G. Connelly, vice-président, Élaboration des politiques;

Heather Smith, conseillère juridique principale.

L'honorable David Anderson, ministre de l'Environnement, fait une déclaration, puis avec l'aide de M. Connelly et de Mme Smith, répond aux questions.

À 19 h 10, aux termes de l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité poursuit ses délibérations à huis clos en vue d'examiner une ébauche de programme.

À 19 h 15, il est entendu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 3 juin 2003
(29)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 12, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Christensen, Eyton, Finnerty, Kenny, Merchant, Milne, Spivak et Watt (10).

Other senator present: The Honourable Senator Ringuette (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division and Monique Hébert, Researcher, Law and Government Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, May 13, 2003, the committee continued its examination of Bill C-9, An Act to amend the Canadian Environmental Assessment Act.

WITNESS:

From the Canadian Parks and Wilderness Society:

Stephen Hazell, Executive Director and General Counsel.

Mr. Hazell made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-9.

It was agreed, — That the Title stand postponed.

It was agreed, — That clauses 1 to 34 carry.

It was agreed, — That the Title carry.

It was agreed, — That this Bill be adopted without amendment.

It was agreed, — That the Chair report this bill at the next sitting of the Senate.

The committee received briefs by the following individuals/organizations during the consideration of Bill C-9:

The Honourable David Anderson, Minister of the Environment; and

Stephen Hazell, Canadian Parks and Wilderness Society.

At 6:05 p.m., the committee proceeded in camera pursuant to rule 92(2)(e) for the consideration of a future agenda.

At 6:20 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Ringuette (1).

Également présentes: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie, et Monique Hébert, attachée de recherche, Division du droit et du gouvernement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 13 mai 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

TÉMOIN:

De la Société pour la nature et les parcs du Canada:

Stephen Hazell, directeur général et avocat-conseil.

M. Hazell fait un exposé, puis répond aux questions.

Il est entendu — Que le comité passe à l'étude article par article du projet de loi C-9.

Il est entendu — Que le titre est réservé.

Il est entendu — Que les articles 1 à 34 sont adoptés.

Il est entendu — Que le titre est adopté.

Il est entendu — Que le projet de loi est adopté sans amendement.

Il est entendu — Que la présidence fera rapport au Sénat du projet de loi à l'étude lors de la prochaine séance.

Le comité reçoit dans le cadre de son étude du projet de loi C-9 des mémoires des personnes ou organismes qui suivent:

L'honorable David Anderson, ministre de l'Environnement; et

Stephen Hazell, Société pour la nature et les parcs du Canada.

À 18 h 05, le comité poursuit ses délibérations à huis clos conformément à l'alinéa 92(2)(e) du Règlement en vue d'examiner son programme futur.

À 18 h 20, il est entendu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, June 4, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

EIGHTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-9, *An Act to amend the Canadian Environmental Assessment Act* has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, May 13, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 4 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-9, *Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 13 mai 2003 examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

TOMMY BANKS

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 27, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-9, to amend the Canadian Environmental Assessment Act, met this day at 6:04 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Tommy Banks (Chairman) in the Chair.

[English]

The Chairman: Honourable senators, this meeting will consider Bill C-9, to amend the Canadian Environmental Assessment Act.

Minister, I suspect that you have some things about which you would like to inform us regarding Bill C-9.

Honourable David Anderson, Minister of the Environment: Honourable senators, it is a pleasure to be back with you. It does not seem a long time since I was here previously. In fact, I have just finished the book that I promise today to give to Senator Buchanan on how the Scots invented the modern world. It goes to show how short a time it has been.

I appreciate the opportunity to discuss today Bill C-9, to amend the Canadian Environmental Assessment Act.

The bill was first introduced in March 2001 in the House. It seeks to strengthen the earlier version of this legislation as a decision-making tool. It is a type of legislation that exists in over 100 other countries.

The Canadian Environmental Assessment Act, or CEAA, as it is commonly referred to, was passed by Parliament in 1992 and brought into force in 1995.

The rationale is simple. Environmental factors should be taken into account in federal decisions about proposed projects.

Over 30 departments and agencies of government make decisions concerning over 6,500 projects each year. These include projects initiated by both the public and private sectors across Canada, as well as projects outside Canada supported by the Canadian International Development Agency.

[Translation]

Environmental assessment enables project proponents to reduce the risks and costs by quickly identifying potential problems. It enables interested parties and organizations to express their concerns and make suggestions. For policy makers, environmental assessment facilitates the incorporation of social, economic and environmental considerations.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 mai 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale se réunit aujourd'hui à 18 h 04 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Tommy Banks (président) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le président: Honorables sénateurs, nous allons nous pencher sur le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Monsieur le ministre, je crois savoir que vous aimeriez nous parler de certaines choses au sujet du projet de loi C-9.

L'honorable David Anderson, ministre de l'Environnement: Honorables sénateurs, il me fait grand plaisir d'être de nouveau parmi vous. Il me semble que ça ne fait vraiment pas très longtemps que je suis venu la dernière fois. D'ailleurs, je viens à peine de terminer le livre que j'ai promis au sénateur Buchanan, et qui explique comment les Écossais ont inventé le monde moderne. Cela vous donne une idée de la brièveté de mon absence.

Je vous remercie de me donner l'occasion de discuter aujourd'hui du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des communes en mars 2001. Il cherche à renforcer les outils de prise de décisions figurant dans la loi actuelle, s'alignant ainsi sur les législations en vigueur dans plus d'une centaine d'autres pays.

La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ou LCEE a été adoptée par le Parlement en 1992 et mise en vigueur en 1995.

La raison d'être est simple. Le gouvernement fédéral doit tenir compte de facteurs environnementaux lorsqu'il se prononce sur les projets qu'on lui propose.

Plus de 30 ministères et organismes gouvernementaux prennent des décisions relatives à plus de 6 500 projets à chaque année. Cela comprend ceux des secteurs tant public que privé, ainsi que les projets appuyés à l'étranger par l'Agence canadienne de développement international.

[Français]

L'évaluation environnementale permet aux promoteurs de projets de réduire les risques et les redevances en repérant rapidement les problèmes potentiels. Elle permet aux personnes intéressées et aux organisations de faire part de leurs inquiétudes et d'offrir leurs suggestions. Pour les décideurs, l'évaluation environnementale facilite l'intégration des considérations d'ordre social, économique et environnemental.

Experience has shown that preventing environmental harm by making design changes before you start carrying out a project is much less costly and much more efficient than trying to undo the damage after the fact. Environmental assessment is an evolving practice, and Bill C-9 is part of that ongoing evolution.

[English]

I would like to provide honourable senators with a glimpse into the origins of Bill C-9; describe some of its highlights, including the significant improvements made by the House of Commons; and finally, illustrate the link between a strengthened federal environmental assessment process and Canada's environmental priorities.

I will certainly be willing to answer any questions that you may have.

The origins of Bill C-9 go back to the requirement for the Minister of the Environment to review the provisions and operations of the act five years after it came into force. I launched the five-year review with the release of a discussion paper in December 1999. The discussion paper provided the foundation for extensive public consultations by the Canadian Environmental Assessment Agency that included an interactive Web site, public sessions in 19 centres across Canada, regional workshops in 7 cities and consultation with the provinces.

The Assembly of First Nations, the Inuit Tapiriit Kanatami and the Metis National Council facilitated discussions with Aboriginal peoples. We also consulted directly with 13 regional Aboriginal organizations. The Regulatory Advisory Committee, which includes representatives from the provinces, Aboriginal peoples, federal departments, industry and environmental groups, also examined issues and options that were part of the discussion paper.

I am pleased to report that the environmental and industry groups told us that, on the whole, this was a good review. They felt it was timely, open and comprehensive.

For example, the Canadian Environmental Network issued a press release that congratulated the agency "for striving to conduct a thorough and transparent review..."

During an appearance before the House of Commons Standing Committee on Environment and Sustainable Development, the Mining Association of Canada representative told members of Parliament:

The degree to which the government took into consideration what the stakeholders and the groups around the country said has been exemplary in the case of CEAA...

We believe that, without getting unanimity, of course, which would be impossible, nevertheless the process we used did manage to satisfy some of the more critical groups.

L'expérience a démontré que prévenir les effets environnementaux négatifs et en apportant des modifications à la conception d'un projet avant le début de sa réalisation est beaucoup moins coûteux et beaucoup plus efficace que d'essayer de réparer les dommages après le fait. L'évaluation environnementale est une pratique en évolution et le projet de loi C-9 fait partie de cette évolution continue.

[Traduction]

J'aimerais donner aux honorables sénateurs une idée des origines du projet de loi C-9, en décrire certains points saillants, y compris les améliorations importantes que lui a apportées la Chambre des communes; enfin, j'aimerais montrer le lien entre un processus fédéral d'évaluation environnementale renforcé et les priorités du Canada par rapport à l'environnement.

Je me ferai un plaisir de répondre ensuite à toutes les questions qu'on voudra me poser.

Le projet de loi C-9 résulte de l'obligation qui est faite au ministre de l'Environnement de revoir les dispositions et la mise en œuvre de la loi cinq ans après son entrée en vigueur. J'ai annoncé le réexamen quinquennal en diffusant un document de travail en décembre 1999. Il a servi de base de discussion, à l'occasion des consultations très poussées que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a tenues auprès de la population et qui ont eu lieu dans 19 centres au Canada, et se sont accompagnées de sept ateliers régionaux, de consultations avec les provinces et de la création d'un site Web interactif.

L'Assemblée des premières nations, l'Inuit Tapiriit Kanatami et le Ralliement national des Métis ont facilité nos discussions avec les peuples autochtones. Nous avons également tenu des consultations directes auprès de 13 organisations autochtones régionales. Le Comité consultatif de la réglementation, dont font partie des représentants des provinces, des Autochtones, des ministères fédéraux, du secteur industriel et des groupes d'écologistes ont aussi étudié les enjeux et les choix traités dans le document de travail.

J'ai le plaisir de vous rapporter que dans l'ensemble, les groupes d'écologistes et de représentants de l'industrie se sont montrés satisfaits de notre examen. Ils l'ont jugé ouvert, opportun et complet.

Ainsi, le Réseau canadien de l'environnement a diffusé un communiqué de presse pour féliciter l'Agence d'avoir «réussi à mener un examen complet et transparent...»

Lorsqu'elle a témoigné devant le Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes, l'Association minière du Canada a dit ce qui suit:

Par rapport à la LCEE, le gouvernement s'est comporté de façon exemplaire, par la manière dont il a tenu compte des avis des intervenants et des groupes de notre pays [...]

Sans avoir obtenu l'unanimité, ce qui était bien sûr impossible, nous avons néanmoins réussi à convaincre certains des groupes les plus exigeants grâce à ce processus.

The first message that came out of the review was that the act does not need a complete rewrite. Indeed, after only five years in operation, a complete rewrite would indicate a major problem at the outset, which we did not have. For example, Wendy Francis of the Canadian Parks and Wilderness Society concluded in her group's five-year review submission that:

...the Act does not need a major overhaul. In general, the structure, scope, and process of the Act are appropriate. However, the way in which CEAA is being applied is deficient in many ways.

On the last point, on the application of the act, the review confirmed the suspicions that we had expressed already in the discussion paper.

The review confirmed that there is uncertainty in the way the act is applied.

[Translation]

We are also aware of concerns about the inconsistent quality of various environmental assessments. Some groups and individuals have pointed out the limitations on public participation. We can all agree that the fundamental purpose of the act and guidelines are solid. The Review recommended that the Canadian Environmental Assessment Agency have a greater role to play in the environmental assessment process.

Encouragingly, the Regulatory Advisory Committee was unanimous on the changes that need to be made. The results achieved and recommendations made in the course of public hearings have enabled us to focus on developing practical solutions to specific problems. Bill C-9 is the result of that.

My report to Parliament on the Review commits the federal government to further regulatory and policy changes in order to complete the legislative amendments before you today.

[English]

I am confident, honourable senators, that Bill C-9 will strengthen the act so that we can have an environmental assessment process that is indeed more certain, more predictable and more timely, which obviously would result in high-quality assessments and provide meaningful opportunities for public participation.

My officials from the Canadian Environmental Assessment Agency will provide you with a detailed briefing on the bill; I will touch on its highlights.

Bill C-9 includes measures to improve federal coordination and application of the act, including a greater role for the Canadian Environmental Assessment Agency. For example, the agency will gain new powers to ensure that federal efforts are well coordinated and timely during assessments conducted in

La première conclusion que nous avons tirée du réexamen de la loi est qu'il n'était pas nécessaire de la réécrire au complet. En effet, après seulement cinq ans de mise en vigueur, une refonte complète serait le signe d'un problème grave à l'origine, et tel n'a pas été le cas. À ce sujet, Wendy Francis de la Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada disait ce qui suit:

[...] il n'est pas nécessaire d'effectuer une refonte majeure de la loi. Dans l'ensemble, la structure, la portée et le caractère de la loi sont convenables. C'est dans son application que les faiblesses se font souvent sentir.

Sur ce dernier point de l'application de la loi, le réexamen a confirmé les soupçons déjà exprimés dans le document de travail.

Il a montré que l'incertitude entoure les modalités d'application de la loi.

[Français]

Nous avons également pris connaissance des préoccupations relativement à la qualité inégale de diverses évaluations environnementales. Certains groupes et individus ont souligné les restrictions quant à la participation du public. Nous pouvons affirmer d'un commun accord que l'objet fondamental de la loi ainsi que ses principes directeurs sont solides. L'examen a recommandé que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale puisse jouer un plus grand rôle dans le processus d'évaluation environnementale.

Fait encourageant, le Comité consultatif de la réglementation a reconnu à l'unanimité les changements nécessaires à apporter. Grâce aux résultats obtenus et grâce aux recommandations offertes lors des audiences publiques, nous avons pu concentrer nos efforts sur l'élaboration de solutions pratiques à des problèmes précis. Le projet de loi C-9 en est le résultat.

Mon rapport au Parlement sur l'examen engage le gouvernement fédéral à favoriser des changements à la réglementation et à la politique dans le but de compléter les modifications législatives aujourd'hui devant vous.

[Traduction]

Honorables sénateurs, je suis sûr que le projet de loi C-9 renforcera la loi de manière à nous donner un processus d'évaluation environnementale plus certain, plus prévisible et plus opportun, ce qui produira des évaluations environnementales de grande qualité et favorisera des occasions de participation plus significative du public.

Mes collaborateurs de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale vous expliqueront le projet de loi au complet; pour ma part, je parlerai de ses points saillants.

Le projet de loi C-9 comporte des mesures améliorant la coordination et la mise en oeuvre de la loi par le gouvernement fédéral, y compris l'élargissement du rôle de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Cette dernière disposera de pouvoirs accrus lui permettant, dans le cas d'évaluations tenues

cooperation with other jurisdictions. The agency will be required to promote, monitor and facilitate compliance and to establish a quality assurance program.

There is also new authority for the Minister of the Environment or ministers responsible for an assessment to issue prohibition orders to stop project construction before the environmental assessment is complete.

The bill also recognizes Aboriginal traditional knowledge and proposes to create a new class of screening tool to deal with small, insignificant projects in an environmentally sound manner.

The bill addresses a significant source of uncertainty by removing the possibility that a project that has undergone an in-depth, comprehensive, study-level assessment could then be subjected to a second assessment by a review panel. The revised comprehensive study track of assessment includes two new opportunities for public participation backed up by participant funding.

As a result of Bill C-9, there will be mandatory follow-up programs for larger projects that have been assessed through a comprehensive study, mediation or review panel. These programs will determine if the predictions of the environmental assessment were accurate and if the mitigation measures are protecting the environment as intended.

Until now, the legislation has been more an attempt to predict the future, to launch the process, but the follow-up has not been in place. We think it is important to have that follow-up.

In addition, the bill proposes to make the transboundary sections of the act more operable. It requires the establishment of an Internet site so that Canadians can easily access information about assessments of projects before final decisions are made. Environmental and industry groups praised these changes as steps in the right direction when Bill C-9 was first introduced in March 2001, more than two years ago.

The House of Commons carefully considered the bill. The Standing Committee on the Environment and Sustainable Development, under the chairmanship of Charles Caccia, took over a year to hear from interested Canadians and made many positive amendments. However, I am pleased to say that the initial consensus in favour of the bill has remained.

Changes passed by the House of Commons include the extension of environmental assessment obligations to Crown corporations three years after Royal Assent on Bill C-9. Special attention has been paid to national parks and their ecological integrity in the transboundary section of the bill. Provisions that ensure public access to environmental assessment documents, including requirements for the Internet site on project

en collaboration avec d'autres ordres de gouvernement, de veiller à leur bonne coordination et à ce qu'elles soient effectuées en temps opportun. L'Agence sera tenue de promouvoir, de suivre et de faciliter le respect de la loi et de mettre en oeuvre un programme d'assurance de la qualité.

Le ministre de l'Environnement ou les ministres chargés d'une évaluation auront aussi le pouvoir d'émettre un arrêté suspendant le projet avant qu'une évaluation environnementale n'ait été effectuée.

Le projet de loi reconnaît également les connaissances et traditions des Autochtones et propose la mise en place d'une nouvelle catégorie d'outils d'examen préalables, qui servira à traiter les projets de moindre envergure d'une façon écologique.

Pour éliminer un facteur important d'incertitude, le projet de loi C-9 propose l'élimination de la possibilité qu'un projet soit assujéti à une deuxième évaluation environnementale par une commission après avoir fait l'objet d'un examen en profondeur par une étude approfondie. Les modifications apportées aux évaluations par étude approfondie prévoient deux nouveaux modes de participation du public appuyés par le financement.

L'adoption du projet de loi C-9 entraînera l'établissement de programmes de suivi obligatoire des projets d'envergure à la suite d'une étude approfondie, d'une médiation ou d'un examen par une commission. De tels programmes permettront de vérifier l'exactitude des prévisions de l'évaluation environnementale et l'efficacité des mesures d'atténuation visant à protéger de l'environnement.

Jusqu'à maintenant, la loi a surtout visé à prévoir l'avenir et à faire démarrer le processus, mais il lui manquait des dispositions des suivis, chose que nous estimons importante.

Le projet de loi propose aussi de rendre les dispositions transfrontalières plus faciles en mettre en oeuvre. Cela nécessitera la mise sur pied d'un site Internet, où les Canadiens obtiendront sans peine des renseignements sur les projets avant que les décisions finales ne soient prises. Il y a plus de deux ans, en mars 2001, nous déposons le projet de loi C-9, et déjà les groupes d'écologistes et de l'industrie se montraient favorables à ces changements, qui leur paraissaient être un pas dans la bonne direction.

La Chambre des communes a étudié le projet de loi de façon approfondie. Sous la présidence de M. Charles Caccia, le Comité permanent de l'environnement et du développement durable a consacré plus d'un an à la consultation des Canadiens que la chose intéressait, et il a proposé bon nombre d'amendements positifs. Je me réjouis toutefois de pouvoir dire que le consensus initial favorable est demeuré le même.

Parmi les amendements adoptés par la Chambre des communes, mentionnons l'élargissement des obligations de faire effectuer des évaluations environnementales aux sociétés de la Couronne trois ans après que le projet de loi C-9 aura reçu la sanction royale. L'article relatif aux réalités transfrontalières témoigne d'une attention toute spéciale aux parcs nationaux et à leur intégrité écologique. On a aussi élargi et renforcé les

information, have been broadened and strengthened.

Finally, the government used the opportunity provided by Bill C-9 to propose amendments that close a potential loophole created by the Federal Court *Red Hill Creek Expressway* decision after the bill had been introduced. You will no doubt recollect that case, which seemed to go on for a long time, but led to a somewhat dismaying result from the point of view of effective environmental assessment.

[Translation]

Honourable senators, every year, the Canadian Environmental Assessment Act gives rise to potential investments of several billion dollars. Environmental assessment involves all kinds of projects in areas ranging from energy to municipal infrastructure. Investors, proponents and communities involved in a proposed project will be better served by Bill C-9. This bill provides for a more predictable and better coordinated process.

Note also that the Government of Canada uses environmental assessment for its projects based on their potential effects on the air, health, water, wildlife and our natural spaces.

[English]

What, then, is the environmental impact of this proposed legislation? First, Bill C-9 will improve the process for delivering high-quality assessments. For example, the mandatory requirement to implement follow-up programs for larger projects, the quality assurance program and the ability to track projects on the new Internet site will generate information that will be used to improve the practice of environmental assessment. Better assessments will mean better information for proponents and government decision makers.

Second, the bill's measures to strengthen opportunities for public participation will mean, we hope, that all interested persons and organizations will have a fair opportunity to contribute and see how their contributions have been used.

Once again, proponents and government decision makers will be provided with better information about possible environmental effects on air, water, wildlife and natural spaces. I trust that better information will lead to better decisions that will translate into long-term, positive results for the environment. Whether it occurs at Agriculture and Agri-Food Canada, Fisheries and Oceans Canada or at the Department of National Defence, better decisions will lead to improved protection of our environment.

With regard to the financial side, to make this happen, the government has committed some \$51 million in new funding over the next five years to implement the revised act. This is new funding, in addition to previous levels of funding.

dispositions qui donnent au public l'accès aux documents des évaluations environnementales, y compris celles qui portent sur le site Internet.

Enfin, le gouvernement a saisi l'occasion que lui donnait le projet de loi C-9 pour proposer des amendements qui élimineront l'échappatoire éventuel que constitue la décision de la Cour fédérale dans la cause de *l'autoroute du ruisseau Red Hill*, décision postérieure au dépôt du projet de loi. Vous vous souviendrez sans doute que cette cause, qui a semblé traîner en longueur, s'est soldé par une conclusion assez consternante pour l'efficacité des évaluations environnementales.

[Français]

Honorables sénateurs, à chaque année, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale donne lieu à des investissements potentiels de plusieurs milliards de dollars. L'évaluation environnementale touche des projets de toutes sortes dans des domaines allant de l'énergie à l'infrastructure municipale. Les investisseurs, promoteurs et communautés associés au projet proposé bénéficieront davantage du projet de loi C-9. Ce projet de loi prévoit un processus plus prévisible et mieux coordonné.

Notons également que le gouvernement du Canada se sert de l'évaluation environnementale pour ses projets en fonction de leurs effets possibles sur l'air, sur la santé, sur l'eau, sur la faune et sur nos espaces naturels.

[Traduction]

Par conséquent, quels sont les effets de ce projet de loi? D'abord, le projet de loi C-9 améliorera le processus à suivre pour obtenir des évaluations de grande qualité. Ainsi par exemple, l'obligation de mettre en oeuvre des programmes de suivi dans le cas de projets de grande envergure, le programme d'assurance de la qualité et la possibilité de suivre les programmes en cours sur le nouveau site Internet seront une source de renseignements utiles pour améliorer l'évaluation environnementale. De meilleures évaluations fourniront des renseignements plus exacts aux promoteurs de projets et aux décideurs gouvernementaux.

En second lieu, nous espérons qu'un élargissement des possibilités de participation du public incitera toutes les personnes et les organisations que ces questions intéressent à prendre réellement part au processus et à en suivre l'évolution par après.

Encore une fois, les promoteurs de projets et les décideurs seront mieux renseignés au sujet des effets environnementaux sur l'air, l'eau, les espèces sauvages et les espaces naturels. À mon avis, cela devrait mener à des décisions plus éclairées, qui à leur tour entraîneront des résultats positifs à long terme pour l'environnement. Que les décisions soient prises par Agriculture et Agroalimentaire Canada, par Pêches et Océans, ou par le ministère de la Défense nationale, leur qualité nous garantira une meilleure protection de notre environnement.

Pour ce qui est de l'aspect financier, le gouvernement s'est engagé à verser de nouveaux crédits de 51 millions de dollars sur cinq ans pour mettre en oeuvre la loi telle qu'amendée. Ce montant s'ajoutera aux crédits déjà attribués.

I am convinced that project-by-project and step-by-step environmental assessment will, over the next few years, become an even more valuable tool to support our environmental goals.

Senator Spivak: Minister, I come from Manitoba, as you know. There is an egregious example of the operation of the act, not this amendment, in Manitoba. I do not know whether you are familiar with it. However, as you know, under sections 5 and 15 of the original act, the government treats a project as limited, which resulted, instead of an assessment of 15 million hectares of forest, including 6 million hectares of superior-quality fish and migratory bird habitats and thousands of kilometres of new road, in an assessment of a very narrow bridge. Sections 46 and 47, on transboundary effects and international effects, use the same term, and I think that is what allowed the courts to reject everything that the forest alliance was doing.

Bill C-9 contains no amendment to sections 46 and 47 to correct what seems to me to be an obvious failing. I am wondering, is this something you plan to deal with by regulation? What do you see as fixing this obvious and egregious example of what the original bill failed to do?

Mr. Anderson: I believe you are referring to the *Tolko* decision.

Senator Spivak: Yes, that is correct. That takes up more than half our province, none of which has been assessed environmentally.

Mr. Anderson: When that proposal came forward originally in 1996, there were no federal decisions that triggered the CEEA process. Then, the Department of Fisheries and Oceans decided to request information about fish habitat, to confirm that. That was confirmed.

What happened thereafter was the federal government took part in the provincial process and was before the Manitoba Clean Environment Commission.

Later, the Navigable Waters Act was triggered; this was essentially the Coast Guard. With Ms. Smith here to explain the law, perhaps it will not seem so strange. There is a major impact on land, and it is only the trigger of the Navigable Waters Act that gets the federal government involved.

Senator Spivak: Migratory birds, too.

Mr. Anderson: Yes, that is correct, but it was the Navigable Waters Protection Act that triggered the issue because of the construction of a bridge. The same situation occurred in Southern Alberta on the Oldman River.

Je suis persuadé que ces prochaines années, l'étude au cas par cas des projets et l'évaluation environnementale progressive nous fourniront des outils encore plus précieux à utiliser afin d'atteindre nos objectifs environnementaux.

Le sénateur Spivak: Monsieur le ministre, vous n'ignorez pas que je suis du Manitoba. Là-bas, on a eu un exemple vraiment notoire des lacunes de la mise en oeuvre de cette loi, non de l'amendement. J'ignore si vous êtes au courant. Quoi qu'il en soit, vous devez savoir qu'en vertu des articles 5 et 15 de la loi, le gouvernement envisage les projets étudiés comme quelque chose de limité, or en l'occurrence, à la place d'une évaluation qui aurait englobé 15 millions d'hectares de forêts, y compris six millions d'hectares d'habitats supérieurs du poisson et d'oiseaux migrateurs et des milliers de kilomètres d'une nouvelle route, cela a donné l'évaluation d'un simple pont très étroit. Quant aux articles 46 et 47, relatifs aux effets transfrontaliers, ils utilisent les mêmes termes, et je crois que c'est à cause de cela que les tribunaux ont rejeté tout ce que la Forest Alliance faisait.

Le projet de loi C-9 ne contient aucun amendement aux articles 46 et 47 afin de corriger ce qui me semble une lacune manifeste. Avez-vous l'intention de régler cela par l'entremise des règlements? Comment envisageriez-vous de corriger un exemple aussi flagrant des lacunes de la loi actuelle?

M. Anderson: Vous vous reportez sans doute au jugement dans la cause *Tolko*.

Le sénateur Spivak: Oui, c'est exact. Il s'agit de plus de la moitié de notre province, mais aucune de ces régions n'a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

M. Anderson: Lorsque cette proposition a d'abord été présentée en 1996, aucune décision fédérale ne déclenchait le processus de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le ministère des Pêches et des Océans a donc décidé de demander des renseignements au sujet de l'habitat du poisson afin d'obtenir confirmation de cela, ce qui fut fait.

Après cela, le gouvernement fédéral a participé au processus environnemental provincial et a donc témoigné devant la Manitoba Clean Environment Commission.

Enfin, grâce à la Loi sur la protection des eaux navigables, le processus a pu être déclenché, essentiellement par la Garde côtière. Mme Smith pourra vous expliquer les aspects juridiques de la question, qui vous paraîtront peut-être un peu moins étranges après. Ce projet comportait des impacts considérables sur la terre, mais ce n'est que dans le contexte de la Loi sur la protection des eaux navigables que le gouvernement fédéral est intervenu.

Le sénateur Spivak: Celle sur les oiseaux migrateurs aussi.

M. Anderson: Oui, c'est exact, mais c'est la Loi sur la protection des eaux navigables qui a quand même déclenché la participation du gouvernement fédéral en raison de la construction d'un pont. La même situation s'est d'ailleurs produite dans le sud de l'Alberta, sur la rivière Oldman.

The Federal Court ruled that the assessment by the Coast Guard was completed in accordance with the act. To correct that, we hope that the new federal environmental assessment coordinator provisions will result in a more consistent application of the act, including the scoping decisions.

Senator Spivak: What section would that fall under?

Mr. Anderson: Mr. Connelly will get that information for you in a moment. While he is doing that, I will mention the quality assurance program should have a positive influence in the area. There is some flexibility in the bill, but I would hope that this type of situation would not reoccur. It was in the early years. I am hoping, with the experience we have had and the changes that have been made, senator, we will be able to deal more effectively with the type of concern you have expressed.

Clause 7 contains the federal environmental assessment coordinator provisions.

Senator Spivak: I believe I am right in saying that there has never been a trigger for an assessment under the navigable waters legislation? It has not happened.

Mr. Anderson: Are you asking whether there have been any triggers under navigable waters legislation?

Senator Spivak: I ask the question in regard to this kind of comprehensive assessment.

Mr. Anderson: I will turn it over to Ms. Smith for the moment. In my non-legal mind, there were conflicting legal decisions in different cases, one being *Tolko* and the other in Alberta.

Senator Spivak: The reason for those decisions, if I may say so, was the narrowness of the definition of the project. In my limited understanding, that is the problem. Section 46 talks about transboundary effects. After all, this project was not just in Manitoba, there was one right next to it, in Saskatchewan, and also rivers flow between these provinces. This seems to be an outrageous example of how not to use the Canadian Environmental Assessment Act.

It might be that this coordinating idea would work, but what if it does not?

Mr. Anderson: I fully sympathize with your frustration concerning the scoping issue, which goes back a long way. I remember complaining about the impact of the Peace River dams on the downstream marsh areas in Alberta and the lack of consideration for that in the construction.

I will ask Ms. Smith to explain some of the complications of this trigger.

Selon la décision de la Cour fédérale, l'évaluation effectuée par la Garde côtière était conforme à la loi. Pour corriger cela, nous espérons que les nouvelles dispositions relatives au coordonnateur à l'évaluation environnementale donneront lieu à une application plus cohérente de la loi, y compris en ce qui a trait aux décisions délimitant la portée de l'évaluation.

Le sénateur Spivak: De quel article est-ce que cela relèvera?

M. Anderson: M. Connelly vous obtiendra le renseignement à l'instant. Pendant qu'il s'en occupe, j'ajouterai que le programme d'assurance de la qualité devrait aussi avoir des effets positifs à cet égard. Le projet de loi est assez souple, mais j'espère quand même que ce genre de situation ne se reproduira pas. C'était pendant les premières années. Grâce à notre expérience et grâce aux modifications qui ont été apportées, sénateur, j'espère que nous pourrions agir plus efficacement dans ce genre de situation.

C'est dans l'article 7 qu'on trouve les dispositions relatives au coordonnateur à l'évaluation environnementale.

Le sénateur Spivak: J'ai raison, n'est-ce, pas lorsque j'affirme que la Loi sur la protection des eaux navigables n'a jamais comporté de mécanismes de déclenchement d'une évaluation? Ça ne s'est pas produit.

M. Anderson: Est-ce que vous me demandez si cette loi a déjà entraîné le déclenchement d'évaluations?

Le sénateur Spivak: Je pose cette question par rapport à ce genre d'évaluation complète.

M. Anderson: Je vais m'en remettre à Mme Smith pour le moment. Je ne suis pas avocat et je me souviens que les décisions rendues par les tribunaux dans les causes *Tolko* et l'autre en Alberta étaient divergentes.

Le sénateur Spivak: Si vous permettez, à mon avis, si les tribunaux se sont prononcés de cette façon, c'est en raison de la définition étreiquée qu'on a donnée du projet. D'après mes connaissances limitées, c'est de là que vient le problème. L'article 46 parle des effets transfrontaliers. Eh bien, ce projet ne se limitait pas au Manitoba, il atteignait aussi la Saskatchewan étant donné que les rivières coulent entre ces deux provinces. Quoiqu'il en soit, c'est un exemple scandaleux d'un mauvais usage de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

L'idée de cette coordination donnera peut-être de bons résultats, mais qu'arrivera-t-il si c'est un échec?

M. Anderson: Je comprends tout à fait votre mécontentement au sujet de la portée limitée qu'on a donnée à cette question, qui remonte à loin. Je me souviens d'ailleurs de m'être plaint de l'impact en aval des barrages de la rivière de la Paix, dans les régions marécageuses de l'Alberta, et du fait qu'on n'en avait pas tenu compte lors de la construction.

Je vais maintenant demander à Mme Smith de vous expliquer certains des aspects complexes de ce mécanisme de déclenchement.

Senator Spivak: I would like you to clarify the narrow scope of the project to dispel my confusion. That would be helpful. I know the court decisions are all over the map.

Mr. Robert G. Connelly, Vice-President, Policy Development, Canadian Environmental Assessment Agency: Honourable senators, let me respond by saying that under the act, there is discretion for the responsible authority on the scope of the project to be assessed. In this case, under the Navigable Waters Protection Act, the Department of Fisheries and Oceans, as the responsible authority, decided to scope the project as concerning, in effect, the stream crossings, that is, the aspects that affect navigation.

That discretion still exists within Bill C-9. That has not changed; you are perfectly correct in noting that. However, as the minister pointed out, there are other provisions which we hope will assist in bringing about more consistent scoping in the future; and he referred to the federal coordination responsibilities, or the new establishment of a federal environmental assessment coordinator.

There are many examples, by the way, of projects where assessment was triggered under the Navigable Waters Protection Act. Some have been scoped more broadly than others. We need to bring about some greater consistency. I think that has been fully recognized.

For example, if a project involves construction of a long road, and perhaps there is one stream crossing on that road, there is a judgment call to be made as to whether the scope of the project ought to be that one stream crossing or the entire road. If there are multiple stream crossings, perhaps it is more appropriate to scope the entire road plus all of the stream crossings.

I would also note that in many of these projects, as the minister has said, the particular province often conducts an environmental assessment. That was done in the case of the project you are referring to in Manitoba. We strive to have a cooperative arrangement with the provinces whereby one assessment is done that meets both federal and provincial requirements.

Those are a few comments I wished to make. Hopefully, that clarifies some of the issues you have raised.

Senator Spivak: It does not address the narrowness of the interpretation of the project that concerned 15 million acres of virtual virgin forest or superior fish habitat. I understand that it was the province that conducted the environmental assessment, but it cannot be a superficial assessment, which is basically what happened in that case. I am looking at this bill. It has strengthened the application of the act in certain respects; but it does not seem to me that it has solved the problem of that narrow interpretation.

I do not know.

Le sénateur Spivak: J'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi la portée du projet est si limitée afin de mettre fin à ma confusion. Ça me serait utile. Je sais aussi que les décisions des tribunaux sont contradictoires.

M. Robert G. Connelly, vice-président, Élaboration des politiques, Agence canadienne d'évaluation environnementale: Honorables sénateurs, la loi donne à l'autorité responsable le pouvoir nécessaire pour se prononcer sur la portée du projet à évaluer. En l'occurrence, en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, l'autorité responsable, le ministère des Pêches et des Océans a décidé de limiter la portée du projet aux passages de cours d'eau, c'est-à-dire de tenir compte des aspects qui affectent la navigation.

Le projet de loi C-9 ne modifie pas ce pouvoir discrétionnaire; vous avez tout à fait raison de le souligner. Toutefois, ainsi que l'a dit le ministre, nous espérons que d'autres dispositions nous permettront de prendre des décisions plus cohérentes à l'avenir lorsqu'il s'agira de délimiter la portée d'un projet. Il a aussi mentionné les responsabilités du nouveau coordonnateur fédéral à l'évaluation environnementale, poste que nous nous apprêtons à créer.

Entre parenthèses, je pourrais vous parler de nombre de projets ayant fait l'objet d'une évaluation déclenchée en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. La portée de certains d'entre eux a été délimitée de façon plus vaste. Cela dit, il faut qu'il y ait davantage de cohérence, nous le reconnaissons volontiers.

Ainsi par exemple, si un projet nécessite la construction d'une longue route, et qu'il y a peut-être un passage de cours d'eau le long de cette route, alors il faudra décider si la portée du projet doit englober seulement le passage de cours d'eau ou la route en entier. Si le projet comporte de nombreux passages de cours d'eau, peut-être faudrait-il que sa portée couvre la route en entier et tous les passages.

Aussi, comme l'a dit le ministre, la province concernée effectue parfois une évaluation environnementale de son côté. C'est ce qui s'est passé dans le cas du projet manitobain dont vous avez parlé. Nous nous efforçons de collaborer avec les provinces afin qu'on effectue une seule évaluation, mais conforme aux exigences tant fédérales que provinciales.

C'était ce que je tenais à dire là-dessus. J'espère que ces remarques tireront au clair certaines des questions que vous avez soulevées.

Le sénateur Spivak: Elles ne répondent pas à ce que j'ai dit au sujet de la définition étriquée d'un projet qui affectait 15 millions d'hectares de forêt vierge ou d'habitat du poisson de grande qualité. Je sais que c'est la province qui a effectué l'évaluation environnementale, mais une évaluation superficielle, et on ne peut se contenter de cela. Si je me reporte au projet de loi, il a renforcé les pouvoirs de la loi à certains égards, mais il me semble qu'il n'a pas résolu le problème posé par une interprétation trop étroite.

Je ne sais pas.

Mr. Connelly: I will add one more point. It does maintain that discretion for the responsible authority to determine the breadth of the project to be assessed. I know that the extent to which the province is also conducting the assessment comes into play in that decision. Generally, we work out a cooperative or harmonized process that meets both provincial and federal requirements. I believe that is what happened in this case.

Ms. Heather Smith, Senior Legal Counsel, Canadian Environmental Assessment Agency: Perhaps I could comment on the definition of “project,” which is at the root of your concern.

You are absolutely correct; the act takes a very narrow approach to the definition of what constitutes a project. That is quite deliberate, because the environmental assessment would apply as soon as the federal government has a decision to make in relation to any activity that is intended to trigger the act. Therefore, the construction of a bridge will trigger environmental assessments.

Then there are scoping provisions — which are not in this bill that is before you but in the act — that provide some instructions to the responsible authorities, the departments who make decisions about the projects, on what they are supposed to include when they have a project that triggers environmental assessment.

For instance, if you are constructing a bridge, then you must also assess the operation of the bridge. If you know — or you believe it is reasonably probable — that the bridge will be expanded, you must include that. If you foresee the dismantling of the bridge, you must include that into the environmental assessment as well. That is a set of instructions to the responsible authority on how they are to define the project.

There is another realm of discretion granted to the responsible authority on what other activities they bring into it that are not directly related to the decision that they have to make, and I think that is at the root of your concern.

You are concerned that they did not exercise their discretion to include those forest activities. The courts have said, because of the scope of the rules of judicial review, that they exercised discretion and they exercised it reasonably, which is not to say that they could not exercise their discretion in another way.

I think that is what Mr. Connelly is getting at in terms of the tools built into this bill to try to encourage the responsible authorities to exercise discretion in a more appropriate way.

Senator Kenny: Is the definition of “project” properly part of this piece of proposed legislation, or is it part of the legislation it is amending? In other words, is it properly before the committee now or not, in your view?

Ms. Smith: It is not in the bill before you, but it is found in a definitional section of the act, and parts of that are before the committee.

M. Connelly: J'ajouterai encore une chose. Le projet de loi laisse à l'autorité responsable le pouvoir discrétionnaire de délimiter la portée du projet à évaluer. Je me rends bien compte que la participation de la province à l'évaluation a son importance dans une telle décision. En général, nous élaborons un processus en collaboration ou harmonisé, qui se conforme aux exigences tant provinciales que fédérales. Je crois que c'est ce qui s'est passé dans ce cas.

Mme Heather Smith, conseillère juridique principale, Agence canadienne d'évaluation environnementale: J'aimerais parler de la définition d'un «projet», qui est la cause de vos préoccupations.

Vous avez tout à fait raison, la définition d'un projet est très limitée dans la loi. C'était tout à fait délibéré parce que l'évaluation environnementale interviendra dès que le gouvernement se prononcera sur toute activité qui pourrait déclencher le recours à la loi. Par conséquent, la construction d'un pont déclenchera des évaluations environnementales.

Ensuite viennent les dispositions délimitant la portée du projet — qu'on trouve dans la loi et non dans le projet de loi — qui indiquent aux autorités responsables, c'est-à-dire les ministères qui se prononcent sur les projets, sur ce qu'ils doivent inclure lorsqu'ils ont déclenché une évaluation environnementale.

Ainsi par exemple, si on construit un pont, alors il faut aussi qu'on évalue son utilisation. Si l'on sait ou si l'on estime probable qu'il sera élargi, il faut inclure cela dans l'évaluation. Enfin, si on prévoit le démolir, cela aussi doit être pris en compte. Tous ces renseignements servent d'instruction à l'intention de l'autorité qui définit le projet.

L'autorité responsable dispose d'un autre pouvoir, celui de tenir compte d'activités sans lien direct avec la décision à prendre, et je crois que c'est cela qui est à la source de vos préoccupations.

Vous vous préoccupez du fait que l'autorité n'a pas usé de son pouvoir discrétionnaire pour englober ces activités forestières. En raison des règles relatives au réexamen judiciaire, les tribunaux ont cependant estimé qu'elle l'avait exercé de manière raisonnable, ce qui n'exclut pas qu'elle aurait pu l'exercer autrement.

Je crois que c'est là où M. Connelly veut en venir lorsqu'il parle des outils que ce projet de loi donne aux autorités responsables pour utiliser leur pouvoir discrétionnaire à meilleur escient.

Le sénateur Kenny: Est-ce que la définition d'un projet fait partie de ce projet de loi ou de la loi qu'il s'agit d'amender? Autrement dit, à votre avis, le comité en est-il saisi?

Mme Smith: Cela ne figure pas dans le projet de loi mais dans l'article des définitions de la loi, mais vous êtes saisis d'une partie de cette disposition.

Senator Kenny: It is a fundamental issue, because if it is not before us, we should not be talking about it now. If it is before us, then I think the conversation should continue.

Senator Spivak: Sections 46 and 47 are before us, and that is the point.

Senator Kenny: I wanted to hear from the witness.

Ms. Smith: The point that Senator Spivak is making is that the definition —

Senator Kenny: Are you two colluding on this?

Ms. Smith: Not at all. The definition of a “project” is a fundamental definition that underpins the entire Environmental Assessment Act, and also permeates the bill, I would say.

Senator Kenny: Then would you say this is properly before us?

Ms. Smith: I would say that the root of the concerns that the senator is raising is addressed in sections of the act that are not part of the bill and are not before the committee.

The Chairman: For the record, I want to make sure of the answer to the question: Is the definition of a “project” referred to in Bill C-9? Is the answer “no”?

Ms. Smith: To the extent there is a parent act, section 2 of that act is where the definition of “project” is found, and there are amendments to section 2 in the bill.

The Chairman: Is that section 2 of CEAA?

Ms. Smith: That is right.

The Chairman: Not of Bill C-9?

Senator Kenny: Since there are amendments to that section, it is properly before us.

Ms. Smith: That is right. However, I believe the concerns being raised here are about the exercise of discretion in relation to scoping. Those particular sections of the act are not part of the bill and are not before the committee.

I think it is quite legitimate to try to understand how that definition of “project” works, but the root of the concern is the exercise of discretion in provisions of the act that are not part of the bill.

Senator Kenny: If this were to lead to an amendment of how you define projects, it would be appropriately before this committee because that part of the act is affected in this amending bill?

Ms. Smith: The definition of project is; that is correct.

Senator Kenny: Therefore, if Senator Spivak wanted to proceed along these lines, she would be in order — and would be in order if she decided to move elsewhere.

Le sénateur Kenny: C'est une question fondamentale parce que si nous n'en sommes pas saisis, nous ne devrions pas en parler maintenant. Si nous le sommes, alors nous devrions poursuivre notre discussion.

Le sénateur Spivak: Nous sommes saisis des articles 46 et 47, et c'est cela l'essentiel.

Le sénateur Kenny: Je voulais entendre le témoin.

Mme Smith: Mme Spivak fait valoir que la définition...

Le sénateur Kenny: Êtes-vous toutes les deux de connivence ici?

Mme Smith: Pas du tout. La définition d'un «projet» est tout à fait essentielle; elle soutient la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale en entier, et à mon avis, elle en imprègne tout le contenu.

Le sénateur Kenny: Alors estimez-vous que nous nous saisissons légitimement de la question?

Mme Smith: Les préoccupations soulevées par madame le sénateur trouvent leur explication dans des articles de la loi qui ne sont pas traités dans le projet de loi et ne font donc pas l'objet des travaux du comité.

Le président: À titre d'éclaircissement pour les besoins du procès-verbal: est-ce que la définition d'un «projet» est mentionnée dans le projet de loi C-9? La réponse est-elle non?

Mme Smith: On trouve la définition d'un projet à l'article 2 de la loi existante, le projet de loi comporte cependant des amendements à cet article 2.

Le président: S'agit-il de l'article 2 de la LCEE?

Mme Smith: C'est exact.

Le président: Non du projet de loi C-9?

Le sénateur Kenny: Puisque le projet de loi modifie cet article, il est tout à fait approprié que nous étudions la question.

Mme Smith: C'est juste. Toutefois, je pense qu'on se préoccupe ici du pouvoir de délimitation d'une évaluation. Or, les articles pertinents de la loi ne sont pas repris dans le projet de loi, et le comité n'en est donc pas saisi.

Il me paraît tout à fait légitime d'essayer de comprendre les répercussions de la définition, mais à la base de tout cela, il y a l'exercice d'une latitude discrétionnaire telle qu'elle est définie dans la loi, et ces dispositions ne figurent pas dans le projet de loi.

Le sénateur Kenny: Si cela devait mener à un amendement de la définition des projets, il serait légitime que notre comité intervienne parce que cette partie de la loi est modifiée par le projet de loi, c'est bien cela?

Mme Smith: Oui, la définition d'un projet est modifiée; c'est exact.

Le sénateur Kenny: Par conséquent, si le sénateur Spivak souhaite utiliser ce moyen, il sera approprié de le faire, tout comme il le sera si elle décide de passer à autre chose.

Ms. Smith: To change the definition of “project,” that is right.

Senator Kenny: That is why I was asking the question.

The Chairman: Thank you.

Senator Spivak: This is a similar point. There is a contradiction, according to the witness in the other place, between sections 5 and 15, and sections 46 and 47. Under section 5 in the original act, the government treats the projects to be assessed as very limited. That has been used in sections 46 and 47, probably inappropriately, because we are talking about transboundary and international effects there. That is my tie-in to this bill. Do you understand what I mean?

Ms. Smith: Sections 46 to 48, the transboundary provisions, do not really address the issue of scoping. They leave the issue of how the project is scoped to the discretion of the Minister of the Environment, because it is talking about his discretionary powers there.

There really are no instructions in those sections, but I would say the strength of the definition of “project” is that the smallest part of the life cycle of an activity triggers the act and brings it into the process. There is a real disadvantage in trying to alter that minimalist approach to inclusion, but once something is included, there are legitimate concerns about —

Senator Spivak: I understand what you are saying. I want to ask another question to do with the exclusion list. I understand that list is to be expanded. Can you give us some idea of that? Will the comprehensive study list be expanded? This committee, in one of its reports, has recommended that nuclear power plants that are shut down for a prolonged period or that undergo significant renovations be added to that project list. Are you considering that recommendation?

Mr. Connelly: Senator Spivak, I would respond to two questions. You are quite correct about the exclusion list. The origin of the commitment to look at adding more projects to the list is that we received, through the five-year review, criticism of the fact that, under this process, we tend to assess a large number of very small projects. Currently, about 6,500 to 7,000 projects per year are assessed. As a result of one of the changes that has been brought about through the standing committee process in the House, we will see that number grow substantially because of the new requirement that Crown corporations be subject to the act.

We are looking at some means of reducing the number in order to focus our resources on those projects that are more important and probably of greater public interest. Before we add anything to the exclusion list, we go through a process of making a determination that that project is likely to have insignificant environmental effects. The conclusion of the review was that is the reason we assessed too many small projects.

Mme Smith: Pour modifier la définition de «projet», oui, c'est exact.

Le sénateur Kenny: C'est pourquoi je posais la question.

Le président: Je vous remercie.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre observation assez semblable à faire. D'après le témoin de l'autre endroit, il y a une contradiction entre les articles 5 et 15 et les articles 46 et 47. Dans l'article 5 de la loi en vigueur, le gouvernement considère les projets à évaluer comme ayant une portée très limitée. On a utilisé les articles 46 et 47 dans ce sens, et probablement de façon inappropriée, parce qu'il est question là d'effets transfrontaliers et internationaux. C'est le lien que j'établis avec le projet de loi. Est-ce que vous comprenez?

Mme Smith: Les articles 46 à 47 portant sur les effets transfrontaliers ne portent pas vraiment sur la délimitation. La décision sur la portée est laissée au ministre de l'Environnement, car il est question de ses pouvoirs discrétionnaires à lui.

On ne trouve pas vraiment d'instructions dans ces articles, mais à mon avis, ce qui fait la force de la définition, c'est que le moindre petit élément du cycle d'une activité peut déclencher l'intervention de la loi et le processus. Il y a de réels risques à modifier une façon aussi minimaliste de concevoir l'inclusion, car une fois que quelque chose est inclus, on peut légitimement penser que...

Le sénateur Spivak: Je comprends où vous voulez en venir. J'aimerais poser une autre question, celle-là au sujet de la liste d'exclusions. J'aimerais savoir si on compte allonger la liste des études approfondies. Dans l'un de ses rapports, ce comité a recommandé d'y ajouter les centrales nucléaires fermées pendant de longues périodes ou qui subissent d'importants travaux de rénovation. Avez-vous étudié cette recommandation?

M. Connelly: Sénateur, je vais répondre à deux questions. Vous avez tout à fait raison au sujet de la liste des exclusions. Si nous nous étions engagés à envisager la possibilité d'ajouter d'autres projets à la liste que nous avons reçue, dans le cadre de l'examen quinquennal, c'est qu'on avait critiqué le fait que ce processus nous poussait à évaluer un grand nombre de tout petits projets. À l'heure actuelle, nous évaluons entre 6 500 et 7 000 projets par an. Suite à l'un des changements qui a été apporté au processus dans la foulée de l'examen conduit par le comité permanent de la Chambre, ce chiffre va augmenter considérablement puisque, désormais, les sociétés d'État tombent également sous le coup de la loi.

Nous sommes en train de déterminer comment nous pourrions réduire ce chiffre afin de concentrer plutôt nos ressources sur les projets de plus grande envergure et qui intéressent également davantage le public. Mais avant d'ajouter quoi que ce soit à la liste des exclusions, nous commençons par déterminer si le projet est susceptible d'avoir un impact minime sur l'environnement. Mais c'est l'examen quinquennal qui a mené à la conclusion que nous évaluons un trop grand nombre de petits projets.

With respect to your reference to the comprehensive study list, I believe there was a recommendation in one of this committee's reports a year or so ago about nuclear power plants that had been shut down. One of the commitments the minister made in his report to Parliament is to look at what we call the "four framework regulations" on a periodic basis. That would include the comprehensive study list. Probably within the next two years, we will be looking at amendments to that regulation and we will examine your recommendation in that context.

Senator Buchanan: I will move to another level on this. I am not sure whether this act covers what I plan to talk about or not. My big interest, since the early 1980s in Nova Scotia, has been offshore development. As you may know, Mr. Minister, we negotiated and signed the first offshore natural gas and oil agreement in Canada with Prime Minister Trudeau, and now Prime Minister Jean Chrétien when he was Minister of Energy. We covered everything in that agreement, from the Canada-Nova Scotia offshore board to environmental assessments of offshore projects. It has worked very well for the development of Newfoundland oil and Nova Scotia natural gas over the last years.

What effect, if any, will this bill have on offshore projects in Nova Scotia and Newfoundland, which are now administered by the Canada-Nova Scotia offshore board and the Canada-Newfoundland offshore board? Environmental assessments are currently being carried out and have been carried out on all new offshore projects in both provinces. There has been some criticism recently from industry that environmental assessments are holding up the development of new projects.

Will this be another level in environmental assessment of federal-provincial projects, or projects that are now administered by federal-provincial offshore boards for Nova Scotia and Newfoundland?

Mr. Anderson: To the best of my knowledge, there is no change in the position of the joint boards. However, there are some pressures that I would describe as "political," of which I expect you are aware. Permits were issued to the west of Cape Breton and then a study was commissioned because of public concern. There has been some pressure to extend federal assessments in a different way from in the past.

Mr. Connelly could comment further. My general understanding, however, is that we have achieved fairly successful federal-provincial cooperation in the area of environmental assessment. There are about 150 projects a year of 6,500 that require federal-provincial joint assessments or two assessments. We have responded to and accepted 13 of the 18 recommendations from the provinces in this new bill.

Lorsque vous parlez de la liste complète des études, votre comité avait fait, je crois, une recommandation dans un de ses rapports, il y a environ un an, au sujet des centrales nucléaires qui avaient été fermées. Dans son rapport au Parlement, le ministre avait entre autres promis un réexamen périodique de ce que nous appelons les «quatre règlements cadres». Et cela comprend précisément la liste complète des études. Sans doute d'ici deux ans, nous allons envisager d'amender ce règlement et nous tiendrons compte de vos recommandations à ce sujet.

Le sénateur Buchanan: Je vais passer maintenant à un autre niveau. Je ne sais pas si la loi concerne ce dont j'entends vous parler mais, depuis le début des années 80, je m'intéresse énormément à la mise en exploitation des ressources hauturières de la Nouvelle-Écosse. Comme vous le savez, monsieur le ministre, nous avons négocié, puis signé, avec le premier ministre Trudeau et avec le ministre de l'Énergie de l'époque, M. Chrétien, qui est maintenant premier ministre, la toute première entente jamais conclue au Canada sur l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer. Cette entente couvrait absolument tout, depuis l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers jusqu'aux évaluations environnementales des projets d'exploitation. Depuis plusieurs années, cette entente produit d'excellents résultats du point de vue de l'exploitation du pétrole de Terre-Neuve et du gaz naturel de la Nouvelle-Écosse.

Ce projet de loi aura-t-il une incidence quelconque sur ces projets réalisés en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve et qui relèvent actuellement de l'Office Canada-Terre-Neuve et de l'Office Canada-Nouvelle-Écosse? Des évaluations environnementales sont actuellement en cours et d'autres ont déjà été effectuées pour tous les nouveaux projets d'exploitation en mer dans les deux provinces. Ces derniers temps, l'industrie a toutefois reproché à ces évaluations de retarder la mise en œuvre des nouveaux projets.

S'agira-t-il donc d'un nouveau palier d'évaluation environnementale pour les projets fédéraux-provinciaux, les projets qui relèvent actuellement des offices existants entre le Canada, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve?

M. Anderson: À ma connaissance, la position des offices n'a pas changé. Par contre, certaines pressions que je qualifierais de politique, dont vous êtes, j'imagine, au courant, se font actuellement sentir. Certains permis ont été délivrés pour des zones situées à l'ouest du Cap-Breton et une étude a été lancée pour répondre aux préoccupations du public. Certains milieux ont réclamé que les évaluations fédérales soient effectuées différemment.

M. Connelly pourrait vous en dire plus long à ce sujet. Par contre, ce que je comprends de la chose, c'est que dans le domaine de l'évaluation environnementale, nous sommes arrivés à un niveau de coopération fédérale-provinciale relativement bon. Il y a chaque année 150 projets, sur un total de 6 500, qui exigent une ou deux évaluations environnementales fédérales-provinciales conjointes. Dans le nouveau projet de loi que nous vous soumettons, nous avons accepté 13 des 18 recommandations formulées par les provinces et nous y avons donné suite.

The exception has generally been the Province of Quebec, which has refused to take part in any joint environmental assessment, but I can at least report that with respect to the Eastmain project in James Bay, the Cree project there, while we will not have the traditional joint approach, we will have a common approach, with the same timelines and a single set of public hearings on the Eastmain-Rupert hydroelectric project. There will still be two assessments, but the same witnesses will take part in the process in the same room. We have taken a major step forward in the Eastmain-Rupert project in terms of coordination. However, it is not technically a joint approach. Mr. Connelly will add more about the offshore boards and any possible change with respect to assessments.

Mr. Connelly: First, as the minister indicated, the bill will not alter the boards' application of environmental assessment. Both boards are considered to be federal authorities for the purposes of the Canadian Environmental Assessment Act. They are clearly a joint federal-provincial creation, as you correctly indicated, Senator Buchanan, but for purposes of the act, they have been declared federal authorities. This goes back a number of years and originated in Newfoundland. The industry itself did approach us to bring the boards under the act for reasons of certainty.

There was concern at the time that the act could be applied, perhaps through a legal challenge, at the last moment and that would delay a project going through the process. Partly because of that concern from the industry, the decision was taken a few years ago to bring the Newfoundland board under the act as a federal authority.

Senator Buchanan: I think Nova Scotia was, also.

Mr. Connelly: Yes, and Minister Anderson has also declared that board a federal authority, so there is some uniformity.

Senator Buchanan: I have no problem with that.

Mr. Connelly: I think that has worked fairly well. I should point out that there are some regulatory initiatives underway to bring about some greater consistency across the country with respect to offshore oil and gas.

As you can appreciate, the act applies nationally, and so it would deal with oil and gas developments in the Beaufort Sea, or potentially in the Gulf of St. Lawrence, as well as on the East Coast. We are trying to bring some uniformity and consistency to the application of the act, but that is done through regulations and not through any amendment in Bill C-9.

Dans l'ensemble, la seule exception a été la province de Québec qui a refusé de participer à quelque évaluation environnementale conjointe que ce soit, mais je peux néanmoins vous dire qu'en ce qui concerne le projet Eastmain à la Baie James, chez les Cris, tout en n'ayant pas adopté la formule conjointe classique, nous avons néanmoins une démarche commune assortie des mêmes échéanciers et d'une seule et unique série d'audiences publiques au sujet du projet hydroélectrique Eastmain-Rupert. Il y aura toujours deux évaluations, mais les mêmes témoins comparaitront en même temps dans la même salle. Nous avons fait un grand pas en avant dans ce dossier du point de vue de la coordination. En revanche, techniquement parlant, il ne s'agit pas d'une procédure conjointe. M. Connelly pourra vous en dire plus long au sujet des offices extracôtiers et des modifications possibles du point de vue des évaluations.

M. Connelly: Pour commencer, comme vient de le dire le ministre, le projet de loi ne changera rien dans la façon dont les offices procèdent aux évaluations environnementales. Les deux offices sont considérés comme des organismes fédéraux aux fins de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il s'agit effectivement de créatures fédérales-provinciales comme vous l'avez dit vous-même, monsieur le sénateur, mais aux fins de la loi, elles sont réputées être des organismes fédéraux. Cela remonte d'ailleurs à plusieurs années, au moment de la négociation de l'entente avec Terre-Neuve. C'est l'industrie elle-même qui nous avait demandé de faire en sorte que ces offices soient des organismes fédéraux pour plus de certitude.

À l'époque, on craignait en effet que la loi puisse être appliquée, suite peut-être à un litige porté devant les tribunaux, à la toute dernière minute, ce qui aurait pu avoir pour effet de retarder la mise en chantier des projets. C'est en partie à cause de cette préoccupation exprimée par l'industrie que le gouvernement fédéral a décidé il y a déjà plusieurs années de cela de faire de l'Office Canada-Terre-Neuve un organisme fédéral aux termes de la loi.

Le sénateur Buchanan: Cela a aussi été le cas, je crois, pour l'Office Canada-Nouvelle-Écosse.

M. Connelly: En effet, et le ministre Anderson a déclaré que cette office est également un organisme fédéral, ce qui assure une certaine uniformité.

Le sénateur Buchanan: Je n'y vois aucune objection.

M. Connelly: Je pense que tout cela a produit de fort bons résultats. Je dois également vous signaler qu'un certain nombre d'initiatives à caractère réglementaire sont actuellement en cours afin d'harmoniser encore davantage le secteur de l'exploitation extracôtière du pétrole et du gaz à l'échelle nationale.

Comme vous pouvez facilement le comprendre, la loi a une portée nationale, et elle s'appliquerait donc à l'exploitation du pétrole et du gaz dans la mer de Beaufort, voire dans le golfe du Saint-Laurent, tout comme le long de la côte Est. Nous essayons ici d'uniformiser et d'harmoniser l'application de la loi, mais nous procédons par voie de réglementation plutôt que par voie d'amendement dans le projet de loi C-9.

Senator Buchanan: I cannot leave this without mentioning to the minister, as I have before, a section of the 1982 agreement that I negotiated with the former minister and current Prime Minister, Jean Chrétien, on the Crown share. I mentioned to the minister before that I know he is in Nova Scotia and Newfoundland's corner and we will get that Crown share. Is not that right, sir?

Mr. Anderson: Given the fact that you are referring to my boss when you say you have had discussions with the former minister and the current Prime Minister, I think I should leave that to him to determine.

Senator Buchanan: By the way, we negotiated in the Canadiana Grill.

Mr. Anderson: I will make a point of asking him about his recollection of that.

Senator Buchanan: He initialled that and so did I.

Senator Kenny: I have a small point. Minister, you did not give us the timing of your discussions with Quebec. Were they before or after the last election?

Mr. Anderson: This unusual circumstance of a common timeline and single public hearing was the result of an agreement with the previous government, the Parti Québécois. Essentially, we were to operate together and come to, if necessary, different conclusions. I have spoken to Thomas Mulcair, Minister of the Environment, but I have not yet had a meeting with him. We have an opportunity for effective cooperation without offending sensibilities. Perhaps the previous provincial government has pointed the way in this respect.

I did not find that the previous provincial government had difficulty in handling environmental issues. They obviously had a high level of environmental concern.

Senator Kenny: We have come across this file a number of times in this committee and I am intrigued that progress is being made. I do not know how the committee can stay abreast of improved relations with the province vis-à-vis environmental matters, but if you could find a way to help us do that, we would be grateful.

Mr. Anderson: Certainly I could do that. I take this as a positive step. I should mention that there is another case, Kenogami, in which we have been required to come forward with our own hearings. This appears to be a reversal of the old system and was a decision of the former Quebec Minister of the Environment, Mr. Boisclair, made two days after the election. It may be possible for us to reorganize that along the lines of the Eastmain-Rupert proposal and we are hoping to do that. If the Quebec government recognizes the importance of some kind of coordination I am sure it will not be difficult to work something out.

Le sénateur Buchanan: Je ne voudrais pas terminer sans signaler au ministre, comme je l'ai déjà fait d'ailleurs, un élément de l'entente de 1982 que j'avais moi-même négociée avec le ministre de l'époque, l'actuel premier ministre, M. Chrétien, et qui concerne la quote-part de la Couronne. J'ai dit au ministre qu'il était dans le camp de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve et que nous allions obtenir cette quote-part de la Couronne. Ai-je bien raison?

M. Anderson: Puisque vous parlez de mon patron lorsque vous dites que vous êtes entretenu avec l'ancien ministre, l'actuel premier ministre, je pense que je laisserai plutôt à ce dernier le soin de répondre.

Le sénateur Buchanan: En passant, nous avons négocié au restaurant Canadiana Grill.

M. Anderson: Je vais me faire un point d'honneur de lui demander s'il s'en souvient.

Le sénateur Buchanan: Il l'avait paraphé et moi aussi.

Le sénateur Kenny: Je voudrais faire une petite intervention. Monsieur le ministre, vous ne nous avez pas parlé de l'échéancier de vos pourparlers avec le Québec. Ont-ils eu lieu avant ou après les dernières élections?

M. Anderson: Cette situation inhabituelle, en l'occurrence un seul échéancier et une seule série d'audiences publiques, avait été la résultante d'une entente conclue avec le dernier gouvernement, celui du Parti québécois. Pour l'essentiel, nous étions convenus de travailler ensemble, quitte à arriver chacun à des conclusions différentes. Je me suis entretenu avec le ministre de l'Environnement, Thomas Mulcair, mais je ne l'ai pas encore rencontré. Nous avons eu le loisir ainsi de coopérer de façon efficace sans heurter les susceptibilités. Peut-être le gouvernement provincial précédent avait-il ouvert la voie à cet égard.

Je n'ai jamais constaté que le gouvernement provincial précédent semblait répugner à s'occuper de dossiers environnementaux. Tout au contraire, l'environnement semblait pour lui une priorité.

Le sénateur Kenny: Nous avons déjà plusieurs fois ouvert ce dossier au comité, et le fait qu'il y ait progrès m'intrigue un peu. J'ignore comment le comité pourrait se tenir au courant de l'amélioration des relations fédérales-provinciales en matière environnementale, mais si vous pouvez nous aider dans ce sens, nous vous en serions reconnaissants.

M. Anderson: Ce serait avec plaisir. Pour moi, il s'agit là d'un développement positif. Je dois également vous signaler que nous avons également dû intervenir indépendamment en procédant à des audiences publiques dans un autre cas, c'est-à-dire Kenogami. Cela semble être un retour à l'ancien système mais c'était une décision de l'ancien ministre de l'Environnement du Québec, M. Boisclair, prise deux jours après les élections. Peut-être nous sera-t-il possible de réorganiser tout cela sur le modèle du projet Eastmain-Rupert, et nous l'espérons vivement. Si le gouvernement du Québec reconnaît l'importance qu'il y a d'avoir une certaine coordination, je suis persuadé qu'il ne sera pas difficile d'arriver à trouver une solution.

The Chairman: Minister, I think everyone is glad to see that the Crown corporations are now subject to these same regulations. Could you tell us about the rationale for keeping them from coming under the purview of the bill until three years after Royal Assent? Is that time to destroy the evidence or throw stuff overboard? Why the three-year interregnum?

Mr. Anderson: I do hope that your worst suspicions are not well-founded.

The Chairman: I was joking.

Mr. Anderson: We have some 41 Crown corporations and many of them will need a tailored process, because one size does not fit all. The Farm Credit Corporation provides thousands of small loans to family farms and we do not want delays that could cause some economic hardship while, on the other hand, not providing any environmental benefit. Clearly, we have to look at these things one by one.

The other important aspect is to allow a Crown corporation to gain expertise. They have expressed considerable concern over being subjected to regulations that they perceive as appropriate for government but not for their operations because, of course, they are not government, at least in the eyes of some of their directors. We think there will be an opportunity for them to acquire understanding and expertise. When they finally are required to comply three years hence, it will be a more comfortable experience for them.

The Chairman: I love decent intervals. You mentioned that there was "participant funding," in your words. I presume that means there is public support for participation in the process.

Mr. Anderson: Yes, that is correct. It is public money. However, I understand that in certain situations, proponents have provided funding for the use of public interest or environmental groups. Mr. Connelly may know the details of how the funding could be disbursed.

Mr. Connelly: Under the current act, there is a participant funding program for any project at the environmental assessment panel stage. The fund is allocated at the hearing process based on certain criteria and on an application from any group that wishes to participate.

The Chairman: The panel process is the smallest minority of the processes?

Le président: Monsieur le ministre, je suis sûr que tout le monde se félicite du fait que les sociétés d'État soient dorénavant assujetties à la même réglementation. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il a fallu attendre trois ans après la Sanction royale pour que ce soit le cas? Vous a-t-il fallu tout ce temps-là pour détruire des pièces à conviction ou jeter des dossiers par-dessus bord? Pourquoi cet interregnum de trois ans?

M. Anderson: J'espère que vos pires craintes sont sans fondement.

Le président: C'était une blague.

M. Anderson: Nous avons 41 sociétés d'État et un grand nombre d'entre elles nécessiteront un processus fait sur mesure étant donné qu'aucune formule ne conviendra à toutes. La Société du crédit agricole par exemple donne des milliers de petits prêts à des entreprises agricoles familiales et nous ne voulons pas qu'un processus retarde les choses et occasionne à ces entreprises des difficultés économiques qui ne seraient assorties d'aucun avantage du point de vue environnemental. Donc, manifestement, nous allons devoir étudier cela au cas par cas.

Un autre élément important est qu'il faut permettre aux sociétés d'État de se familiariser avec le processus. Les sociétés d'État craignaient beaucoup de devenir assujetties à un processus réglementaire qu'elles jugeaient parfaitement approprié dans le cas du gouvernement mais pas dans le leur étant donné qu'il ne s'agit pas d'une administration publique, du moins c'était l'avis formulé par certains de leurs administrateurs. À notre avis, cela leur donnera l'occasion d'acquérir les compétences et les connaissances nécessaires. Et lorsqu'enfin ces sociétés d'État devront se conformer à la réglementation, dans trois ans, elles se sentiront beaucoup plus à l'aise.

Le président: J'aime beaucoup la notion d'intervalle raisonnable. Vous avez également mentionné, et je reprends vos propres termes, la question du financement des participants. J'imagine que vous entendez par là le financement des représentants du public qui voudront participer au processus.

M. Anderson: En effet, vous avez tout à fait raison, il s'agira d'un financement à même les fonds publics. Par contre, je crois savoir que dans certains cas, les promoteurs ont également offert de financer la participation des milieux représentant l'intérêt public ou les mouvements de défense de l'environnement. M. Connelly sait peut-être de façon plus précise comment ces concours financiers pourront être offerts.

M. Connelly: Selon la loi actuelle, les parties intéressées qui veulent intervenir devant une commission d'évaluation environnementale, peuvent déjà obtenir une aide financière en vertu d'un programme établi. Cette aide financière est accordée au moment des audiences en fonction de certains critères et à la demande des groupes qui veulent intervenir.

Le président: Mais le processus d'examen en commission d'évaluation environnementale représente la minorité des cas, n'est-ce pas?

Mr. Connelly: That is correct. Bill C-9 also proposes to create a participant funding program for the next level of assessment, the comprehensive study level. That will obviously increase the number of projects for which funding is available to assist people to participate in those reviews.

The Chairman: Does that money come from the proponent of the project or from the public purse?

Mr. Connelly: That comes from the public purse.

The Chairman: Entirely?

Mr. Connelly: Yes.

The Chairman: Would you tell us, minister, about the follow-up programs for larger projects? I did not find that when I read the act. What is the mechanical means by which the follow-up programs for larger projects come into play?

Mr. Anderson: This is a completely new requirement and applies to panels. Mr. Connelly will give us the time frame, but my understanding is that the panel would indicate the appropriate time in the future to undertake a review of whether expectations have been met. Mr. Connelly, is that the correct information? Would the time vary according to the panel's decision?

Mr. Connelly: Yes, minister, that is correct.

The requirement would apply to comprehensive studies as well as panels. The larger projects would require follow-up programs.

What will happen in practice is as the minister has indicated. The timing of the measurement of certain environmental effects will be determined on a case-by-case basis. The idea is to find out whether the predictions in the first instance were accurate. If we find through that process that there are problems, then corrective action can be taken.

The Chairman: Just so we have it on the record, the criterion for determining what is a small project or a big project is the environmental impact? It depends on how big the pipe is or how much land it covers? We need to be sure that we know that. I can make a very small hole somewhere and yet do a great deal of environmental damage.

Mr. Anderson: In fact, senator, the criterion is the expected environmental impact. It is a judgment call. With 6,500 issues coming before the agency annually, there has to be some way of sorting out the cottager's dock from something with a more serious environmental impact. We do not want to hold up the smaller projects unnecessarily.

M. Connelly: En effet. Le projet de loi C-9 propose également la création d'un programme d'aide financière à l'étape suivante de l'évaluation environnementale, celle de l'étude approfondie. Cette disposition va de toute évidence permettre à un plus grand nombre de projets de faire l'objet d'une aide financière aux intervenants.

Le président: Cette aide financière provient-elle du promoteur du projet ou du Trésor?

M. Connelly: Du Trésor.

Le président: Uniquement du Trésor?

M. Connelly: Oui.

Le président: Monsieur le ministre, pouvez-vous nous parler un peu des programmes de suivi concernant les projets de plus grande envergure? Je n'ai rien trouvé à ce sujet en lisant le texte du projet de loi. Quel est le moyen mécanique qui permettrait l'entrée en jeu d'un programme de suivi dans le cas des projets de plus grande envergure?

M. Anderson: Il s'agit en l'occurrence d'une toute nouvelle condition qui vaut pour les commissions. M. Connelly va vous donner les échéanciers, mais d'après ce que je sais, c'est la commission qui dira à quel moment il faudra procéder à un examen pour déterminer si les choses se sont bien déroulées comme prévu. Monsieur Connelly, est-ce que je me trompe? Appartiendra-t-il bien à chaque commission de déterminer à quel moment au juste cela devra se produire dans chaque cas?

M. Connelly: En effet, monsieur le ministre, c'est tout à fait exact.

Cette condition s'appliquera d'ailleurs aussi bien aux études approfondies qu'aux évaluations effectuées par les commissions. Les projets de plus grande envergure réclameront des programmes de suivi.

Dans la pratique, les choses se passeront comme l'a dit le ministre. Le moment auquel il faudra mesurer certains effets sur l'environnement sera déterminé au cas par cas. En l'occurrence, il s'agira de déterminer si ce qu'on avait prévu au départ s'est bien matérialisé. Si on constate à ce moment-là qu'il y a des problèmes, on pourra apporter les correctifs nécessaires.

Le président: Pour mémoire, le critère à partir duquel on détermine s'il s'agit d'un petit projet ou d'un gros projet est-il bien l'impact environnemental? Cela dépend-il du diamètre de la canalisation ou de la superficie exploitée? Nous devons absolument le savoir. En effet, il est tout à fait possible de forer un tout petit trou quelque part et de provoquer par là même énormément de dégâts dans l'environnement.

M. Anderson: Effectivement, monsieur le sénateur, le critère est bien l'impact escompté au niveau de l'environnement. C'est un jugement de valeur. Comme l'Agence reçoit 6 500 dossiers chaque année, il est évident qu'elle doit trouver le moyen de faire la distinction entre la construction d'un quai pour un chalet et un projet qui a un impact beaucoup plus sérieux sur l'environnement. Il est évident que nous ne voulons pas retarder inutilement la réalisation des petits projets.

The Chairman: To be sure that I understand, let us use the example of a large building that is adjudged to have a minimal environmental impact, as opposed to a small project that requires digging near a stream and has a potentially huge environmental impact.

My first example could be a small project and the other could be a big one. Is that right?

Mr. Anderson: That is correct. It would be the expected impact. There is no question that it is a judgment call and that that will sometimes lead to differences of opinion and perhaps requests for a smaller project to be upgraded, and vice versa.

Senator Ringuette: My ears pricked up when you mentioned Farm Credit Corporation. I come from a farming community that is constantly assessing the high risk and the impact of climate change. Can you tell me if Farm Credit Corporation will begin doing environmental assessments of farms when farmers apply for loans? Is that the situation that we are looking at?

Mr. Anderson: There are literally thousands of Farm Credit applications and, indeed, granted loans. I do not know the exact number, but I think it is in the thousands. We expect the vast majority to be automatically approved from an environmental aspect. If the loan is to re-roof the barn, there may be little impact. If, on the other hand, the loan is to be used to change the location of manure storage areas, there might be a question of drainage. That type of issue could come up.

That is why we are having a three-year phase-in period. We want something automatic for two reasons. Delay is the first; credit is not much good if it comes too late. Second, there are extra costs. We do not have to use the full bells-and-whistles study for a new roof on a barn. That should be straightforward.

I think we can work out something with which they will be quite comfortable. The fact is that we lend money on many things. There is no question that on some loans, it is appropriate to have environmental assessments.

Senator Ringuette: That comforts me. I understand that the project requirements will be assessed and approval will not necessarily depend on refinancing. A farmer will not need to face an assessment each time he needs to renew his loan with the Farm Credit Corporation.

Le président: Pour être certain de bien comprendre de quoi il s'agit, prenons l'exemple d'un gros bâtiment qui est présumé n'avoir qu'un impact minime sur l'environnement par opposition au petit projet qui exige des travaux d'excavation à proximité d'un cours d'eau, ce qui pourrait avoir un impact énorme sur l'environnement.

Mon premier exemple serait donc un petit projet et le second un gros projet. Est-ce bien cela?

M. Anderson: Tout à fait. Il s'agira de l'impact escompté. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit là d'un jugement de valeur qui produira inmanquablement, dans certains cas, des différences d'opinions, ce qui risque à ce moment-là d'exiger qu'un petit projet soit reclassifié ou inversement.

Le sénateur Ringuette: Mes oreilles ont tinté lorsque vous avez parlé de la Société du crédit agricole. Je suis originaire d'un milieu agricole où on n'arrête pas d'évaluer les risques et l'impact des changements climatiques. Pouvez-vous me dire si la Société du crédit agricole va commencer à procéder à des évaluations environnementales dans le cas des exploitations agricoles dont les propriétaires demandent un prêt? Est-ce à cela qu'il faut s'attendre?

M. Anderson: Il y a littéralement des milliers de demandes de prêts qui parviennent à la Société du crédit agricole et qui sont accueillies favorablement. J'ignore le nombre exact, mais je suis sûr qu'il y en a des milliers. Nous escomptons que la très grande majorité de ces demandes de prêts seront automatiquement approuvées sous l'angle environnemental. S'il s'agit de refaire le toit de la grange, l'impact risque d'être très faible. Si par contre, il s'agit d'une demande de prêt pour changer l'emplacement d'une fosse à purin, il pourra y avoir un problème de drainage par exemple et, à ce moment-là, c'est le genre de chose qui risque d'être un déclencheur.

C'est précisément la raison pour laquelle l'entrée en vigueur se fera sur trois ans. Nous voulons un processus automatique pour deux raisons. D'abord, il y a le facteur temps: il ne sert pas à grand chose d'obtenir un crédit si l'argent arrive trop tard. En second lieu, il y a la question des frais supplémentaires. Il n'est pas nécessaire de procéder à une évaluation de a jusqu'à z s'il ne s'agit que de refaire le toit d'une grange. Le processus peut, dans un cas comme celui-là, être extrêmement rapide.

Je pense que nous pouvons arriver à trouver quelque chose qui convienne très bien à tout le monde. Il est vrai que nous prêtons de l'argent pour beaucoup de choses. Il ne fait aucun doute que dans certains cas, une évaluation environnementale serait chose normale.

Le sénateur Ringuette: Voilà qui me rassure. Je sais que les critères seront évalués et que l'approbation du projet ne dépendra pas nécessairement du refinancement. Un producteur agricole ne pourra pas nécessairement faire l'objet d'une évaluation chaque fois qu'il devra reconduire son prêt auprès de la Société du crédit agricole.

Mr. Anderson: I think most projects will require a quick check-off. Of course, some farm projects can have environmental impacts. For instance, a change in a manure pit could contaminate groundwater, which could lead to a situation like Walkerton.

Logically, one has to rely upon common sense. I will not use the term "legalistic" with a lawyer sitting next to me, but we cannot be, let us say, inflexible or categorical. Common sense is a necessity here.

Senator Ringuette: I certainly welcome the federal-provincial cooperation on environmental assessment projects. We often must look to the municipalities. Although they are the creatures of the provinces, hopefully they will be invited to participate on specific projects that touch them. People who live in non-incorporated areas rely on provincial governments or local service districts; they should also be invited to participate in the assessment of projects. They have a great deal at stake. Most of our environmental and natural resources are in the hands of non-incorporated rural communities.

Mr. Anderson: That is why it is so important to have good relationships with the provinces, which have direct responsibility for such communities, whether incorporated or unincorporated.

We do try hard. I am genuinely pleased with the level of cooperation we are achieving; it is not perfect. We find cooperation is generally forthcoming when a project requires both a federal and a provincial assessment. Frequently, such assessments are better because more expertise is available when both levels of government are involved.

We are trying to avoid duplication and extra costs. I repeat that it has even been a normal practice in such meetings, with the exception of Quebec, to sign on to the harmonization agreement. However, we are now seeing some encouraging signs that we will be able to stickhandle our way through some of the difficulties with that jurisdiction as well.

I am pleased. Difficulties sometimes arise, of course, because indeed we have people pressing us for a second or separate assessment.

Sometimes we have to disappoint people, who then regard our process as inadequate to protect the environment because we have gone with a provincial-federal joint approach or we have said the provincial approach is adequate and we will be simply there providing information, or even as an intervener.

M. Anderson: Je pense que la majorité des projets n'exigeront qu'une vérification très rapide. Bien sûr, certains projets à caractère agricole peuvent avoir un impact sur l'environnement. Par exemple, un nouvel emplacement pour une fosse à purin pourrait avoir pour effet de contaminer la nappe phréatique, avec des conséquences comme ce qu'on a pu voir à Walkerton.

Il est donc logique de faire preuve de bon sens. Je ne veux pas parler de «légalisme» alors que j'ai un avocat à mes côtés, mais disons plutôt que nous ne pouvons pas adopter une attitude inflexible ou catégorique. Le bon sens est en l'occurrence une nécessité.

Le sénateur Ringuette: Je me félicite qu'il y ait une coopération fédérale-provinciale au niveau des projets d'évaluation environnementale. Nous devons souvent songer aux municipalités. Même si les municipalités sont les créatures des provinces, il est à espérer qu'elles seront elles aussi invitées à participer aux évaluations conduites sur les projets qui les intéressent. Les gens qui habitent dans des régions non constituées en municipalité s'en remettent au gouvernement provincial ou aux districts locaux et eux aussi devraient pouvoir participer à l'évaluation des projets qui les touchent. Ces projets sont en effet très importants pour eux. Nos ressources naturelles et écologiques se situent dans la très grande majorité des cas dans des collectivités rurales non constituées en municipalités.

M. Anderson: C'est précisément pour cette raison qu'il est tellement important d'avoir de bonnes relations avec les provinces puisque celles-ci sont directement responsables de ces collectivités, qu'elles soient ou non constituées en municipalités.

Nous faisons donc le maximum. Je suis sincèrement très heureux du niveau de coopération que nous avons obtenu, même si cette coopération n'est pas encore parfaite. En règle générale, lorsqu'un projet exige une évaluation et fédérale et provinciale, nous constatons qu'on nous offre très volontiers la coopération nécessaire. Très souvent, ces évaluations n'en sont d'ailleurs que meilleures étant donné que, lorsque les deux paliers de gouvernement interviennent, on peut compter sur des compétences plus nombreuses.

Nous essayons d'éviter le double emploi et les frais inutiles. Je le répète, c'est désormais chose courante dans les réunions de ce genre, hormis pour le Québec, de signer une entente d'harmonisation. En revanche, nous commençons à voir certains signes encourageants qui me permettent d'espérer que nous allons parvenir à nous sortir de certains problèmes également au Québec.

Je m'en félicite. Certes, il arrive qu'il y ait des problèmes par exemple lorsque les gens réclament une évaluation distincte ou une deuxième évaluation.

Parfois, ces gens-là, nous devons les décevoir et à ce moment-là, ils arrivent à la conclusion que notre processus est insuffisant pour protéger l'environnement pour la seule raison que nous avons cette démarche provinciale-fédérale commune, ou alors parce que nous leur avons dit que ce que faisait la province était suffisant et que nous nous contenterions de fournir des renseignements, voire de participer aux audiences en tant qu'intervenant.

There are a number of opportunities to work with the provinces, but we recognize that the boundary line between federal environmental jurisdiction and provincial environmental jurisdiction is again, with due respect to the legal experts, flexible, particularly when provincial governments are cutting back so drastically on their budgets for environment departments. The latest cut in my province was 40 per cent. There may be room in that flexible boundary to perhaps give a greater role to the federal government than it otherwise might play. This is not to intrude on provincial jurisdictions, but to simply admit that there are many areas where one or the other can do the job. If there are reductions at the provincial level, we should not always reject the suggestion that we should assist under those circumstances.

Senator Ringuette: As a New Brunswicker, I was disappointed to read in the paper in the last few days the results of a study indicating that New Brunswick is where there are the worst environmental concerns and deterioration of wildlife. I hope that this kind of new cooperation will not only help reduce this but create a certain common environmental standard from one province to another. People who want to put projects together need to be able to look at a certain standard, whether they want to deal with New Brunswick, Nova Scotia or Ontario. That will be happening, I assume, from the cooperation that you will be getting. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for being with us again. You have been very generous with your time and most informative. Our deliberations on this bill will continue on Tuesday.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Tuesday, June 3, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-9, to amend the Canadian Environmental Assessment Act, met this day at 5:12 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, in consideration of Bill C-9. We have with us today as a witness Mr. Stephen Hazell, the Executive Director and General Counsel for the Canadian Parks and Wilderness Society, CPAWS. I believe he has some things he would like to tell us in respect to this bill.

Nous avons donc de multiples possibilités de travailler avec les provinces, mais nous reconnaissons également que la ligne de démarcation entre la compétence fédérale et la compétence provinciale en matière d'environnement est ici encore, n'en déplaise aux juristes, une ligne de démarcation élastique, en particulier lorsque les pouvoirs publics provinciaux amputent radicalement les budgets de leurs ministères de l'Environnement. Dans ma propre province, les dernières compressions budgétaires à cet égard ont été de 40 p. 100. Donc, une ligne de démarcation élastique peut peut-être donner au gouvernement fédéral un rôle plus important qu'il n'aurait pu l'être autrement. Cela bien entendu sans vouloir nous ingérer dans un champ de compétence provinciale, mais simplement en reconnaissance du fait que bien souvent, l'un ou l'autre palier de gouvernement peut fort bien faire le travail nécessaire. S'il y a des compressions au niveau provincial, nous ne devrions pas automatiquement refuser de prêter notre concours.

Le sénateur Ringuette: Comme je viens du Nouveau-Brunswick, c'est avec un sentiment de déception que j'ai vu ces derniers jours dans les journaux les résultats d'une étude qui montrait que ma province est celle où les problèmes environnementaux sont les plus graves et où la faune et la flore sauvages sont les plus à risque. J'espère que cette nouvelle coopération permettra non seulement d'obvier à cela, mais également d'arriver à une sorte de norme environnementale commune. Il faut que les gens qui veulent lancer un projet puissent faire référence à une norme, peu importe qu'il s'agisse du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse ou de l'Ontario. Mais j'imagine que cette coopération que vous recherchez finira par produire ce genre de chose. Je vous remercie.

Le président: Encore une fois merci d'être venu aujourd'hui, monsieur le ministre, vous nous avez très libéralement accordé votre temps et ce que vous nous avez dit a été extrêmement instructif. Nous allons poursuivre notre examen du projet de loi mardi.

La séance se poursuit à huis clos.

OTTAWA, le mardi 3 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, se réunit aujourd'hui à 17 h 12 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Il s'agit d'une réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles consacrée au projet de loi C-9. Aujourd'hui, nous accueillons comme témoin M. Steven Hazell, directeur général et avocat-conseil de la Société pour la nature et les parcs du Canada. Je crois qu'il a des choses à nous dire à propos du projet de loi.

Mr. Stephen Hazell, Executive Director and General Counsel, Canadian Parks and Wilderness Society: Mr. Chairman, honourable senators, thank you so much for the opportunity to speak to you today about an important bill, Bill C-9.

First, I would like to say a word about my organization and myself. I am a lawyer by training, who specializes in environmental law. I have worked in the area of environmental assessment for quite a number of years. Formerly, I was the director of regulations and legislation for the Canadian Environmental Assessment Agency, CEAA. I worked for Bob Connelly, who is sitting over there. I helped develop the regulations that were necessary for the original Canadian Environmental Assessment Act to be brought into force.

I am now working for CPAWS, a non-profit charity that focuses on protecting wilderness. We have about 30,000 members and supporters across Canada. We call ourselves "Canada's grassroots voice for wilderness."

The Canadian Parks and Wilderness Society has been involved in all sorts of environmental assessments of different types of development projects over the years. Sometimes we are participating in panel reviews; sometimes we are litigating; sometimes we are proposing mediation processes. I wanted to mention one of them in particular.

There was a proposal for a logging project and road through the study area of Bruce Peninsula National Park. We did not want that to happen because it was an important natural area, so we were fighting the developer on it. Ultimately, we suggested to the Canadian Environmental Assessment Agency that perhaps mediation might work; the agency went with it and the mediation worked. We protected the land. The land was ultimately sold to the Nature Conservancy of Canada, so everybody won.

My organization is one that occasionally would take the government to task; sometimes we will sue, but we are always willing to try to cooperate wherever we can.

Perhaps another thing I should mention by way of qualifications is my book, *Canada v. the Environment*, which I think is the only book-length work on federal environmental assessment that has been published. Perhaps that is partly why I am here today.

I would like to say a few words about Bill C-9 and then talk about the world beyond Bill C-9, which is my primary focus these days.

M. Stephen Hazell, directeur général et avocat-conseil, Société pour la nature et les parcs du Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, merci de l'occasion qui m'est donnée de prendre la parole devant vous au sujet d'un projet de loi important, à savoir le projet de loi C-9.

D'abord, j'aimerais dire un mot de l'organisation que je représente et de moi-même. Avocat de formation, je me spécialise en droit de l'environnement. J'ai travaillé pendant un certain nombre d'années dans le domaine de l'évaluation environnementale. Auparavant, j'ai agi comme directeur de la réglementation et des dispositions législatives à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE). J'ai travaillé pour Bob Connelly, que j'aperçois assis là-bas. J'ai participé à l'élaboration des règlements nécessaires à l'entrée en vigueur de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale initiale.

Je travaille aujourd'hui pour la Société pour la nature et les parcs du Canada, organisme de bienfaisance sans but lucratif qui met l'accent sur la protection du milieu sauvage. Nous comptons quelque 30 000 membres et partisans aux quatre coins du Canada. Nous avons pour mandat d'être la voix de la base en matière de défense des espaces naturels.

Au fil des ans, la société a été mêlée à toutes sortes d'évaluations environnementales, de divers types de projets de développement. Parfois, nous participons à des commissions d'examen; parfois, nous participons à des contentieux; parfois, nous proposons des mécanismes de médiation. Je tenais à en mentionner un en particulier.

Il existe un projet d'exploitation forestière et d'aménagement d'une route dans la zone d'étude du parc national de la Péninsule Bruce. Parce qu'il s'agit d'une aire naturelle importante, nous avons manifesté notre position et lutté contre le projet du promoteur. En dernier lieu, nous avons indiqué à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale que la médiation donnerait peut-être des résultats; cette dernière a suivi notre conseil, et la médiation a effectivement porté fruit. Nous avons protégé le territoire en question. En dernier recours, il a été vendu à la Société canadienne pour la conservation de la nature. Nous avons donc tous été gagnants.

Mon organisation est l'une de celles qui, à l'occasion, affrontent le gouvernement; parfois, nous intentons des poursuites, mais, chaque fois qu'il est possible de le faire, nous sommes disposés à faire l'essai de la coopération.

Pour étayer mes qualifications, je devrais peut-être faire état de mon livre, intitulé *Canada v. the Environment*, qui, à ma connaissance, est le seul ouvrage entièrement consacré à la question de l'évaluation environnementale au niveau fédéral publié à ce jour. Voilà peut-être en partie ce qui explique ma présence ici.

J'aimerais dire quelques mots au sujet du projet de loi C-9 pour ensuite m'intéresser au monde d'après le projet de loi C-9, qui constitue ces jours-ci mon principal centre d'intérêt.

Bill C-9 represents a modest achievement within limited legislative terms of reference. Many of you will know that the government went through a five-year review process that was required under the act. That was a reasonable process and a reasonable job that was done. However, at the end of the day, the minister decided that amendments to be brought forward would be very tightly scoped. As a result, the bill that you have before you offers very few opportunities to address what I feel are the key challenges facing federal environmental assessment. That is why I say it is a modest achievement.

There are some significant amendments in the bill, some of which were proposed by the government when they introduced the bill into the House. The House of Commons Standing Committee on Environment and Sustainable development added some other amendments. I will mention a few of them.

Perhaps the most prominent is the amendment relating to Crown corporations, which will bring many Crown corporations under the auspices of the act. This is a tremendous thing. When I was at the agency, one of my responsibilities was developing a regulation for Crown corporations. That did not happen. It was not a priority for us, and there was a lot of opposition from the Crown — so this is a very important amendment.

Other amendments that I feel are important are those requiring follow-up programs. The seven-year review proposal is a useful amendment, as are the amendments relating to transboundary panel reviews. There was a technical problem with that section. We think now that the amendment that is in the current bill will allow transboundary panel reviews to be ordered by the minister.

The appointment of federal environmental assessment, EA, coordinators is a useful advance because trying to get different federal authorities to work together with respect to some specific projects where federal involvement is required has often been like trying to herd cats. The recognition of Aboriginal traditional knowledge in the environmental assessment process is another important change as well.

I make the argument that this is all good stuff. This will all help streamline the process and make the operation of CEAA better than it was before, but I do not think it really addresses the key challenges that we face. I want to spend what time I have just talking about a few of those challenges. As a bottom line, I would have to say that this environmental assessment legislation is widely accepted formally as a tool for achieving environmental protection and sustainable development, but in practice, it is too often viewed as a problem to be managed and a burden on approval of industrial developments. It is often seen as a drag on the good stuff that we want to get done, rather than as a tool to make things better.

Le projet de loi C-9 représente une réalisation modeste aux pouvoirs législatifs limités. Bon nombre d'entre vous savent que le gouvernement a procédé à l'examen quinquennal prescrit par la loi. Il s'agit d'une procédure raisonnable, et on a fait de l'assez bon travail. Cependant, au bout du compte, le ministre a décidé que les amendements présentés seraient de portée très restreinte. Ainsi, le projet de loi à l'étude offre très peu d'occasions de relever ce qui constitue, à mon avis, les principaux défis auxquels l'évaluation environnementale au niveau fédéral est confrontée. Voilà pourquoi je dis qu'il s'agit d'une réalisation modeste.

On trouve dans le projet de loi certains amendements importants, dont certains ont été proposés par le gouvernement au moment du dépôt du projet de loi à la Chambre. Le Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes a ajouté certains autres amendements. Je vais en mentionner quelques-uns.

Le plus prééminent est peut-être celui qui concerne les sociétés d'État, dont bon nombre seront désormais régies par la loi. C'est formidable. À l'époque où je travaillais pour le compte de l'agence, l'une de mes responsabilités consistait à élaborer des règlements pour des sociétés d'État. On n'est jamais allé jusqu'au bout. Pour nous, ce n'était plus une priorité, et l'État affichait une opposition farouche — il s'agit donc d'un amendement très important.

D'autres amendements à mon avis importants ont trait aux programmes de suivi obligatoires. La proposition d'un examen après sept ans représente un amendement utile, au même titre que ceux qui ont trait aux commissions d'examen interprovinciales. La disposition posait un problème technique. Maintenant que le projet de loi fait l'objet d'un amendement, je pense que le ministre sera en mesure d'ordonner la tenue de commissions d'examen interprovinciales.

La nomination de coordonnateurs fédéraux de l'évaluation environnementale constitue une percée utile en ce sens qu'il a souvent été difficile d'amener différentes autorités fédérales à collaborer ensemble à certains projets précis où la participation du gouvernement fédéral était requise. La reconnaissance des connaissances traditionnelles autochtones dans le processus d'évaluation environnementale constitue également un changement important.

Je soutiens qu'il s'agit dans tous les cas de bons éléments. Le projet de loi contribuera à rationaliser la procédure et assurera à ACEE un meilleur fonctionnement qu'auparavant, mais je ne pense pas qu'il réponde aux principaux problèmes auxquels nous sommes confrontés. Je tiens à consacrer le peu de temps qui m'est imparti à quelques-uns de ces défis. D'entrée de jeu, je précise que les dispositions législatives sur l'évaluation environnementale sont généralement et officiellement admises à titre d'outils capables d'assurer la protection de l'environnement et le développement durable, mais, en pratique, on considère trop souvent qu'il s'agit d'un problème à gérer et d'un fardeau imposé à l'approbation de projets de développement industriel. Souvent, on y voit un boulet qui nuit à nos bonnes intentions, plutôt qu'un outil susceptible d'améliorer les choses.

What are the challenges facing federal environmental assessment in the future? I think right now we have far too much of an emphasis on process and not enough on achieving results on the ground. This is why we do the environmental assessments. We do not do this environmental assessment work just to hire people in Ottawa, or wherever, to tick off boxes. We have this process to make our projects better, to make them more environmentally sound, and to weed out the ones that should not be constructed in the first place. We need more of an emphasis on that.

Thor environmental assessment agency has recognized that this is an important issue, actually achieving results on the ground, and they produced this booklet, *Making a Difference*. If you read through the projects that are described in this book, you will see an anecdotal approach to describing the benefits. That is part of the problem. We do not have a systematic way of identifying what performance we want; what the indicators are; how to measure whether a particular environmental assessment will do any good on the ground in terms of the benefits to either communities or to the environment. That is one issue on which we have to get a handle. In 1995, the government spent about \$45 million on environmental assessment. What are we getting out of it?

The second challenge is with respect to enforcing environmental assessment responsibilities. The environmental assessment agency, under the current legislation — and I do not think it will change much under the bill — has very little control over what federal authorities do. It is a little better under the bill. There are some tools of which I hope the agency will take full advantage. However, there is no way to enforce the act, in the way we would understand that term around this table. That is a challenge we have to address.

A third challenge is how to use environmental assessment as a constructive tool to improve projects. As I mentioned, environmental assessment is often seen as a drag on development. Too often, we are simply trying to mitigate or alleviate the bad, rather than saying how can we make this project better? We should ask, "Is there some way can I use the environmental assessment to make this particular dam better or this logging road better?" That thought process is not there. It is all on mitigating the bad stuff.

Another challenge is how we deal with the really big projects that are of importance across the country. In some ways, the federal approach has been not to sweat the big stuff. We do a good job in assessing smaller projects, but sometimes the bigger projects are not assessed at all. In the case of, say, the CANDU reactor sale — \$1.5 billion of Canadian government loan guarantees for projects that were not assessed at all, or they were assessed inadequately, through a screening or a comprehensive study. For the Tolko Project in northern Manitoba — an area the size of New York State — the only

À quels défis l'évaluation environnementale fédérale sera-t-elle confrontée à l'avenir? À l'heure actuelle, je suis d'avis que nous mettons beaucoup trop l'accent sur la procédure et pas assez sur l'obtention de résultats sur le terrain. Or, c'est pour cette raison que nous réalisons des évaluations environnementales. Si nous faisons ce travail, ce n'est pas uniquement pour entretenir les services de personnes à Ottawa, ou ailleurs, ayant pour tâche de cocher des cases. Ce travail, nous l'effectuons pour améliorer nos projets, les rendre plus respectueux de l'environnement et éliminer ceux qui n'auraient pas dû voir le jour. Nous devons mettre davantage l'accent sur cet aspect.

L'agence d'évaluation environnementale Thor a admis qu'il était important d'obtenir des résultats sur le terrain et a produit un dépliant intitulé *Making a Difference*. Si vous faites lecture des projets décrits dans ce document, vous constaterez une approche anecdotique de la description des avantages. Cela fait partie du problème. Nous n'avons pas de moyen systématique de définir le rendement souhaité, les indicateurs ni la façon de mesurer si telle ou telle évaluation environnementale aura des avantages sur le terrain du point de vue des collectivités ou de l'environnement. C'est l'un des problèmes que nous devons régler. En 1995, le gouvernement a dépensé quelque 45 millions de dollars en évaluations environnementales. Quels bénéfices en tirons-nous?

Le deuxième défi concerne l'application des responsabilités en matière d'évaluation environnementale. En vertu de la loi actuelle — et je ne pense pas que le projet de loi aura pour effet de modifier sensiblement la situation —, l'agence d'évaluation environnementale a très peu de contrôle sur ce que font les autorités fédérales. Le projet de loi améliore quelque peu la situation. On y prévoit certains outils que l'agence, avec un peu de chance, exploitera à fond. Cependant, on ne prévoit aucun moyen d'application de la loi, au sens où les personnes réunies autour de la table l'entendraient. C'est un problème auquel nous devons nous attaquer.

Un troisième défi a trait aux modalités de l'utilisation de l'évaluation environnementale comme outil constructif susceptible d'améliorer les projets. Comme je l'ai indiqué, on considère souvent l'évaluation environnementale comme un boulet attaché aux projets de développement. Trop souvent, nous cherchons simplement à atténuer ou à réduire les effets néfastes plutôt qu'à nous interroger sur la façon d'améliorer tel ou tel projet. Nous devrions nous demander: «Peut-on avoir recours à l'évaluation environnementale pour améliorer tel ou tel barrage ou tel ou tel chemin d'exploration forestière?» Une telle mentalité brille par son absence. On se contente uniquement d'atténuer les effets néfastes.

Un autre défi a trait à la façon dont nous traitons les projets de grande envergure qui revêtent une importance nationale. À certains égards, le gouvernement fédéral a pour habitude de ne pas s'en faire pour les gros problèmes. Nous faisons du bon travail dans le cadre de l'évaluation de projets plus petits, mais, parfois, on n'évalue pas du tout les projets d'envergure plus grande. Prenons par exemple le cas de la vente de réacteurs CANDU — le gouvernement canadien a consenti des garanties de prêts de 1,5 milliard de dollars à des projets qui n'ont pas fait l'objet d'évaluation du tout, ou qui ont été évalués de façon

assessment that was done on that project was of a bridge and two abutments. It is a gigantic area and clearly of national significance. This is not some minor item; this is a big project.

The challenge is to figure out how to identify these big projects and make sure the federal government is there to ensure a decent job is done. Too often, it is left to the provincial governments, or increasingly, there is not any decent provincial law, so nothing really happens.

Another challenge is how to address the cumulative effects of projects on the environment. There is an important provision in the existing law that requires assessment of cumulative effects, but by and large, that provision has not been enforced. The agency has terrific guidelines on how to assess cumulative effects. There has been good work done at that level, but applying them is difficult. CPAWS sued the government successfully in the case of an open pit coal mine that was to be located near Jasper National Park. As a result of that lawsuit, the government — in the form of a joint panel review — came back to the project and actually did a pretty decent assessment of cumulative effects. However, by and large, that does not happen.

How do we make that happen? We are destroying our environment by small cuts. It is often not the big projects, it is this accumulation of small projects that individually may not have significant effects, but when you take them altogether, they certainly do.

Another challenge is how to achieve existing federal environmental commitments through environmental assessment. We have plenty of commitments, do we not? We have biodiversity commitments, legal commitments, climate change, and ecological integrity under the Parks Act. There are commitments among the federal and the provincial governments to set aside 12 per cent of land through protected areas. There are all sorts of commitments like these. Do we use the environmental assessment system to help the government achieve those commitments? By and large, we do not. In some areas there has been progress, but the important issue is how we actually use the tools that we have to deliver on, say, Kyoto.

In respect of promoting a meaningful public participation, when I was at the agency in the late 1980s, early 1990s, there were 14 panel reviews running at the same time. All of those panel reviews engaged the public in different parts of Canada. Now I think there are roughly two. Before the act there were 14 panels, with the act there are two panels. One of the purposes of the act is to foster or promote meaningful public participation. I do not see

inadequate, au moyen d'un examen préalable ou d'une étude approfondie. En ce qui concerne le projet Tolko dans le nord du Manitoba — une région de la taille de l'État de New York, seuls un pont et deux butées ont fait l'objet d'une évaluation. Il s'agit d'un territoire immense revêtant de toute évidence une importance nationale. Il ne s'agit pas d'une quelconque entreprise mineure; il s'agit d'un gros projet.

Le défi consiste à trouver le moyen de cerner ces gros projets et de faire en sorte que le gouvernement fédéral s'assure qu'on fait du bon travail. Trop souvent, on s'en remet aux gouvernements provinciaux; comme des lois provinciales décentes brillent de plus en plus par leur absence, rien ne se passe vraiment.

On doit aussi s'intéresser à la question des effets cumulatifs des projets sur l'environnement. On trouve dans la loi actuelle une disposition importante qui prescrit l'évaluation des effets cumulatifs, mais, pour l'essentiel, on ne l'applique pas. L'agence dispose de remarquables lignes directrices sur l'évaluation des effets cumulatifs. On a fait du bon travail à ce sujet, mais l'application demeure difficile. À propos d'une mine de charbon à ciel ouvert projetée près du parc national de Jasper, la société a poursuivi le gouvernement et obtenu gain de cause. À la suite de cette action en justice, le gouvernement — en l'occurrence, dans le cadre d'une commission d'examen mixte — est revenu sur le projet et en a évalué les effets cumulatifs de façon plutôt décente. En gros, cependant, rien n'est fait à cet égard.

Comment procéder? Nous détruisons notre environnement petit à petit. Souvent, les conséquences sont imputables non pas aux gros projets, mais bien plutôt à l'accumulation de petits projets qui, pris individuellement, ne produisent pas d'effets considérables. Lorsqu'on les met ensemble, la situation est cependant tout à fait différente.

Le gouvernement fédéral doit aussi trouver le moyen de donner suite à ses engagements en matière d'environnement au moyen de l'évaluation environnementale. Les engagements abondent, n'est-ce pas? Nous avons contracté des engagements dans le domaine de la biodiversité, des engagements en droit, des engagements envers le changement climatique et l'intégrité écologique aux termes de la Loi sur les parcs. Les gouvernements fédéral et provinciaux se sont engagés à réserver 12 p. 100 du territoire en en faisant des aires protégées. Il y a toutes sortes d'engagements de ce genre. Utilisons-nous le régime d'évaluation environnementale pour aider le gouvernement à donner suite à ces engagements? En gros, non. Dans certaines régions, on a observé des progrès, mais la question importante est aujourd'hui de savoir comment utiliser les outils à notre disposition pour donner suite, par exemple, aux engagements contractés dans le cadre de l'Accord de Kyoto.

En ce qui concerne la promotion d'une participation publique significative, on menait de front, à l'époque où je travaillais à l'agence, c'est-à-dire à la fin des années 80 et au début des années 90, 14 commissions d'examen. Des citoyens des différentes régions du Canada y participaient. Aujourd'hui, je pense qu'il y en a en gros deux. Avant l'avènement de la loi, il y avait 14 commissions. Avec la loi, il y en a deux. Or, l'un des objectifs

how that trend is consistent with the purpose in the act.

There are reasons for that. I am not saying panels are the be all and end all; they are not. However, as an indicator of the government's commitment to involving the public in environmental assessment, that troubles me.

In respect of incorporating Aboriginal perspectives, there are a number of environmental assessment regimes under land claims agreements across this country that do not necessarily mesh very well with the Canadian Environmental Assessment Act. We need to consider how we make the system work. There is an environmental assessment regime in Northern Quebec, there is one in Nunavut, and there is one in the McKenzie Valley that actually excludes the application of CEAA. Therefore, it is a bit of a dog's breakfast across the north. We need to figure out how to deal with that, and at the same time, we incorporate the perspectives that Aboriginal people bring to bear.

It is particularly important in the light of the *Delgamuukw* decision where there is a constitutionally entrenched right to be consulted on developments before they go forward.

There is another type of environmental assessment that has to do with government policies, programs and plans, and it is called "strategic environmental assessment." This is really a fundamental challenge. It does not relate to projects such as dams or hydro projects or oil sands development. It relates to government policies and how government policies are set.

In 1990, the Clerk of the Privy Council issued a cabinet directive; it was weakened in 1999. That directive basically says to ministers, "Before you bring forward a proposal to cabinet, you are supposed to do a strategic environmental assessment." This cabinet directive is not a legally binding document, but it is issued by the clerk, so you would think it would have some weight. This has, by and large, not been applied rigorously, and we think it should.

Where do we go from here? As I think many senators will know, the House of Commons committee is preparing a report on its vision of what a reformed federal EA process might look like. The bill has been passed and gone forward, but they have said that it is really limited in its scope and they are thinking about the big picture and will present some ideas to the Canadian public and to the House on where we might go from here.

In conclusion, I would say that if this committee is looking to involve itself further in environmental assessment — which I would strongly encourage — the best role you could play would be to think about these larger challenges that we face and not focus so much on the particular bill that you have in front of you.

de la loi est de favoriser ou de promouvoir une participation publique significative. Je ne vois pas en quoi la tendance observée aujourd'hui va dans le sens de la loi.

Il y a des raisons à cela. Loin de moi l'idée de dire que les commissions sont une panacée; elles ne le sont pas. Cependant, à titre d'indicateur de l'engagement du gouvernement envers la participation du public aux évaluations environnementales, cette situation me préoccupe.

En ce qui concerne l'intégration des points de vue autochtones, on dénombre au pays un certain nombre de régimes d'évaluation environnementale parties à des accords sur les revendications territoriales qui ne s'harmonisent pas nécessairement très bien avec la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Nous devons nous préoccuper du fonctionnement du régime. On trouve un régime d'évaluation environnementale dans le nord du Québec, un autre au Nunavut, et il y en a un dans la vallée du McKenzie qui, en fait, exclut l'application de la LCÉE. Par conséquent, la situation dans le nord est un peu chaotique. Nous devons trouver le moyen de remédier au problème et, en même temps, d'intégrer les points de vue des Autochtones.

Cela revêt une importance particulière au vu de l'arrêt de *Delgamuukw*, où on reconnaît aux Autochtones le droit constitutionnel d'être consultés sur les projets de développement avant qu'ils ne soient mis en œuvre.

Il existe un autre type d'évaluation environnementale concernant les politiques, les programmes et les plans gouvernementaux, ce qu'on appelle l'"évaluation environnementale stratégique". Il s'agit vraiment d'un défi fondamental. Ce type d'évaluation porte non pas sur des projets comme des barrages, des centrales hydroélectriques ou l'exploitation des sables bitumineux, mais bien les politiques gouvernementales et leur établissement.

En 1990, le greffier du Conseil privé a émis une directive du Cabinet, laquelle a été affaiblie en 1999. Essentiellement, la directive dit aux ministres: «Avant de soumettre un projet au Cabinet, vous êtes censés procéder à une évaluation environnementale stratégique.» La directive du Cabinet n'est pas un document exécutoire, mais elle est émise par le greffier: on est donc en droit de penser qu'elle a un certain poids. Pourtant, elle n'a pas, pour l'essentiel, été appliquée de façon vigoureuse, et nous pensons qu'elle devrait l'être.

Où cela nous mène-t-il? Comme le savent de nombreux sénateurs, le comité de la Chambre des communes prépare un rapport sur sa vision de ce que pourrait être une procédure d'évaluation environnementale fédérale réformée. Le projet de loi a été adopté et est allé de l'avant, mais les députés ont indiqué que sa portée était limitée et qu'ils s'intéressaient à la situation d'ensemble et qu'ils allaient soumettre aux Canadiens et à la Chambre certaines réflexions sur la suite à donner.

En conclusion, je dirais ceci: si les membres du comité cherchent à s'investir davantage dans le domaine de l'évaluation environnementale — et je les y encourage fortement —, le meilleur rôle qu'ils peuvent se donner consisterait à réfléchir aux défis plus larges auxquels nous sommes confrontés, et non à trop accorder

As I say, it is a modest achievement. There is some good stuff in there, and I would be disappointed if, by circumstances beyond all of our control, the bill did not pass the Senate.

The Chairman: Are you saying, in effect, that Parliament ought to address its attention more to the substance of the environmental act itself rather than to this particular bill of amendment?

Mr. Hazell: Ultimately, it might work that way, but I think that both houses have an ability to look at issues that go beyond existing legislative frameworks.

With respect to a strategic environmental assessment, how do we ensure that government policies actually have some sort of environmental analysis that go into them? For example, the current budget had some provisions that increased the tax credit for businesses using company cars. What sort of analysis was done by the Department of Finance on what that would mean in terms of increased greenhouse gas emissions? I submit to you probably zero. I know from speaking with a former assistant deputy minister of finance a few weeks ago, there are, in his estimation, roughly three people in the whole Department of Finance that have any sense of environmental issues. We need this stuff desperately, and it is not happening.

The Chairman: That may bump into another question. Everything seems to bump into everything else. Senator Kenny was the author of a bill, which has passed into law, that would have an effect on those government cars, but we will deal with that separately.

On that matter of the mine on the eastern slope of the Rockies, which government did you sue?

Mr. Hazell: The action was brought against the federal government because the federal government has the legal obligation to conduct cumulative environmental assessments.

The Chairman: Thank you. When you were giving us the first example in which you said that you had succeeded in getting an arbitrator involved and it ended up being a win-win situation, did everyone, including the contractor, win?

Mr. Hazell: That is correct. The developer was paid for the land. He sold the land to the Nature Conservancy, so he was a winner, but he was not necessarily a happy winner.

Senator Spivak: This is a broad question, and it might be ruled out of order. It does not relate here.

We spent time looking at how this bill could be changed to be a stronger bill, being aware of the problems of not opening up the other bill. It seems to me that political will is at the heart of these issues. You can have all the legislation you want. What would you think of looking at ministerial discretion and saying, in some

d'importance au projet de loi que vous avez devant vous. Comme je l'ai dit, il s'agit d'une réalisation modeste. Il y a de bons éléments, et je serais déçu si, pour des raisons indépendantes de notre volonté, le projet de loi ne devait plus franchir l'étape du Sénat.

Le président: Êtes-vous en train de nous dire que le Parlement devrait consacrer plus d'attention à la substance de la loi sur l'environnement plutôt qu'au projet de loi modificatif à l'étude?

M. Hazell: On en arrivera peut-être là un jour, mais je pense que les deux Chambres ont la capacité d'examiner des enjeux qui vont au-delà des cadres législatifs existants.

En ce qui concerne l'évaluation environnementale stratégique, comment faire en sorte que les politiques gouvernementales s'assortissent d'une forme ou d'une autre d'analyse environnementale? À titre d'exemple, on trouve dans le présent budget certaines dispositions ayant pour effet d'augmenter les crédits d'impôt auxquels ont droit les entreprises qui utilisent les voitures de fonction. Le ministère des Finances a-t-il analysé les conséquences possibles du point de vue de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre? À mon avis, il n'y a probablement pas pensé. Pour avoir discuté de cette question avec un ex-sous-ministre adjoint du ministère des Finances, il y a quelques semaines, je sais qu'il y a environ trois personnes dans tout le ministère des Finances qui ont une sensibilité aux questions environnementales. Nous avons désespérément besoin d'une telle sensibilité, mais rien ne se matérialise.

Le président: Ce que vous dites soulève peut-être une autre question. On dirait que tout est interrelié. Le sénateur Kenny a été l'auteur d'un projet de loi, qui a aujourd'hui été adopté, lequel aura un effet sur les voitures de fonction du gouvernement, mais nous allons en faire une question distincte.

En ce qui concerne la mine projetée sur le versant est des Rocheuses, quel gouvernement avez-vous poursuivi?

M. Hazell: L'action en justice visait le gouvernement fédéral, qui avait l'obligation juridique de procéder à une évaluation environnementale des effets cumulatifs.

Le président: Je vous remercie. Dans le premier exemple que vous avez cité, celui où vous avez réussi à obtenir l'intervention d'un arbitre, vous avez dit que la situation n'avait fait que des gagnants. L'entrepreneur a-t-il gagné, lui aussi?

M. Hazell: Exactement. On lui a payé le terrain. Il a vendu le terrain à la Société canadienne pour la conservation de la nature. Il est donc sorti gagnant de l'aventure. Pas nécessairement heureux, mais gagnant tout de même.

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'une vaste question, qu'on jugera peut-être en dehors du sujet. Elle ne concerne pas ce dont nous parlons ici.

Nous avons pendant un certain temps étudié le moyen de modifier le présent projet de loi pour lui donner plus de forces, sans perdre de vue les problèmes venant du fait qu'il fallait éviter d'ouvrir l'autre projet de loi. Il me semble que la volonté politique est au cœur de ces questions. On aura beau adopter toutes les

future legislation, that when it is a huge project like the Tolko project, or a major project such as re-opening a nuclear plant which could affect millions of people, that the minister "shall" appoint an independent panel.

Mr. Hazell: I would support that as long as we were careful about how we develop the categories of projects that were subject to that requirement. That is the trick. At the agency, we developed these various regulations, many of which were lists of projects. We spent a lot of time figuring out, should this sort of project be excluded from environmental assessment or should this project be subject to a comprehensive study, which is a more elaborate and detailed form of assessment than a screening. Those sorts of things are difficult. I do think that we can have too much in the way of law.

You are absolutely right that it is a question of whether we want to do this stuff or not. If we do not want to do it, let us not waste our \$45 million a year and spend it somewhere where we would actually get some environmental benefits.

Senator Spivak: If you are looking at 11 million hectares and huge clear-cutting, you are looking at something that does affect other things.

The other question is about the definition of "project" and the definition of "scoping." I understand that one of the problems is — and this is why the court so narrowly interpreted that little bridge — the narrowness of the definition of "project."

Mr. Hazell: There are some issues there. The Environmental Assessment and Review Process, EARP, guidelines order that preceded CEAA used the phrase "proposal," which is a much broader phrase than "project." The government said "proposal" is too big a thing, so we should scope it down. "Project" is a fairly narrowly defined term. Perhaps it is too narrow. I do not think that in the *Tolko* case it was a question of the court saying it had to be this small. I think the court was saying that it was within the discretion of the government to make it that small.

Again, we need some leadership on this. There are agency lawyers here who can contradict me, but if the Department of Fisheries and Oceans, DFO was the lead responsible authority and if they had wanted to do more work and treat it more seriously, they could have. The Minister of Environment probably had authority to do a panel review as well. If the political will had been there, more could have been done.

dispositions législatives qu'on voudra. Que diriez-vous, à propos des pouvoirs discrétionnaires du ministre, qu'on établisse, dans un projet de loi futur, que, dans le cadre d'un projet immense comme le projet Tolko ou d'un projet majeur comme la réouverture d'une centrale nucléaire pouvant avoir une incidence sur la vie de millions de personnes, le ministre soit tenu de nommer une commission d'examen indépendante.

M. Hazell: Je serais favorable à une telle mesure à condition qu'on fasse preuve d'une grande prudence dans l'élaboration des catégories de projet assujettis à une telle exigence. Voilà le hic. À l'agence, nous élaborions divers règlements, dont bon nombre consistaient en des listes de projets. Nous consacrons beaucoup de temps à l'étude des questions suivantes: ce type de projet devrait-il être exempté de la procédure d'évaluation environnementale, ou ce projet devrait-il faire l'objet d'une étude approfondie, soit d'une forme d'évaluation plus complexe et détaillée qu'un examen préalable? Ce sont des questions difficiles. À ma connaissance, on ne trouve pas grand-chose en ce sens dans les lois.

Vous avez tout à fait raison de dire que la question est de savoir si nous voulons ou non nous occuper de ces questions. Si la réponse est non, évitons de gaspiller 45 millions de dollars par année et consacrons cette somme à des projets susceptibles d'avoir certains avantages environnementaux.

Le sénateur Spivak: Lorsqu'on a affaire à une gigantesque coupe à blanc s'étendant sur 11 millions d'hectares, il est clair que d'autres aspects sont touchés.

Mon autre question concerne la définition de «projet» et celle d'«établissement de la portée des incidences». Je crois comprendre que l'un des problèmes a trait — et c'est pourquoi le tribunal a interprété ce petit pont de façon si étroite — l'étroitesse de la définition de «projet».

M. Hazell: Quelques problèmes se posent à ce sujet. Dans le Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE) qui a précédé la LCEE, on utilisait le mot «proposition», qui est beaucoup plus vaste que «projet». Le gouvernement a jugé que «proposition» était un peu trop général et a choisi d'en limiter la portée. Le mot «projet» est défini de façon relativement étroite. Il l'est peut-être de façon trop étroite. En ce qui concerne l'affaire *Tolko*, je ne pense pas que le problème vient du fait que la cour a dit qu'il fallait que le projet soit à ce point petit. Je pense que le tribunal a dit que le rendre si petit faisait partie des prérogatives du gouvernement.

Une fois de plus, nous devons miser sur un certain leadership dans ce domaine. Il y a ici des avocats d'organismes qui peuvent me contredire, mais, si le ministère des Pêches et des Océans (MPO) était le ministère responsable et qu'il avait souhaité faire davantage et traiter le dossier avec plus de sérieux, il aurait pu le faire. Le ministère de l'Environnement avait probablement le pouvoir, lui aussi, d'organiser une commission d'examen. On aurait pu faire quelque chose si la volonté politique avait été là.

Senator Spivak: In terms of leverage, would you suggest that one look at the discretion or at the scoping? How can we take a sharp surgical stroke to make this work? I think that most Canadians would like to see a balanced and proper conservation view of Canada's natural wilderness. What is gone is gone.

Mr. Hazell: I totally agree. I do not see an easy fix for this bill.

Senator Spivak: I am not asking about this bill. I am asking with regard to your suggestion that we should undertake our own review. What are the pathways into this if we undertake this course?

The Chairman: Are you referring to a review outside the purview of this bill?

Senator Spivak: Yes.

The Chairman: I want us to stay focused on this bill. We do have a special review ongoing wherein we can examine whatever we want. I do not want to dissuade Mr. Hazell from answering your question, but I would we stay within the context of Bill C-9.

Mr. Hazell: I am not sure that I can answer it in the context of this bill. Even looking at the bigger picture, I do not think there is anything easy and quick that we can do.

One way through it would be to try to develop a category of projects that everyone can agree are big projects. The federal government has a role under the peace, order and good government clause. These are matters of national concern. Exporting nuclear reactors to China is, I think, a matter of national concern, especially when there is \$1.5 billion of federal loan guarantees in the kitty. That was disgraceful.

There are a number of projects such as that, for which you could say should have an automatic panel review. That would help deal with some of these scandalous situations.

Senator Milne: I understand that when you appeared before the House of Commons on the previous incarnation of this bill you said that it represented a missed opportunity in the five-year review. However, the five-year review did reveal a lot of loopholes in many pieces of legislation. Do you think this bill closes some of those loopholes?

Mr. Hazell: It does close a few. The bill does some good things. I am delighted that Crown corporations are now considered to be federal authorities. This is good stuff. There are some advances, but it is within a limited framework. My attitude toward this is: "What is the big picture? Are we really achieving results on the

Le sénateur Spivak: Du point de vue de l'effet de levier, préféreriez-vous qu'on s'oriente vers les pouvoirs discrétionnaires ou l'établissement de la portée des incidences? Comment effectuer une coupe chirurgicale bien nette pour faire en sorte que cela fonctionne? Je pense que la plupart des Canadiens aimeraient que la nature sauvage du Canada fasse l'objet d'un politique de conservation équilibrée et adéquate. Ce qui est perdu est perdu.

M. Hazell: Je suis tout à fait d'accord. Je ne vois pas comment on pourrait facilement corriger le projet de loi.

Le sénateur Spivak: Je ne parle pas du projet de loi. Je parle de la suggestion que vous nous avez faite d'entreprendre notre propre examen. Si nous nous engageons dans cette voie, quels sont les chemins qui s'offrent à nous?

Le président: Vous voulez parler d'un examen dont la portée irait au-delà du projet de loi à l'étude?

Le sénateur Spivak: Oui.

Le président: Je veux que nous nous en tenions au projet de loi. Il y a une procédure d'examen permanente dans le cadre de laquelle nous pouvons nous pencher sur ce que bon nous semble. Je ne veux pas dissuader M. Hazell de répondre à votre question, mais j'aimerais que nous nous en tenions au projet de loi C-9.

M. Hazell: Je ne suis pas certain de pouvoir répondre dans le contexte du projet de loi. Même lorsqu'on s'intéresse à la situation d'ensemble, je ne pense pas qu'il y ait de solution facile et rapide que nous puissions appliquer.

Une solution consisterait à tenter de mettre au point une catégorie de projets que chacun considérerait comme de gros projets. Le gouvernement fédéral a un rôle à jouer en vertu de la disposition concernant la paix et l'ordre ainsi que le bon gouvernement. Ce sont des questions d'intérêt national. Exporter des réacteurs nucléaires en Chine est, selon moi, une question d'intérêt national, particulièrement lorsque des garanties de prêts fédérales de 1,5 milliard de dollars sont en jeu. C'était une honte.

Il y a un certain nombre de projets de ce genre qui, pourrions-nous dire, doivent faire l'objet d'un examen automatique en commission. Cela nous aiderait à remédier à certaines des situations scandaleuses auxquelles nous avons été confrontés.

Le sénateur Milne: Je crois comprendre que, à l'occasion de votre comparution devant la Chambre des communes, au moment de l'étude de l'incarnation précédente du projet de loi, vous avez déclaré que l'examen quinquennal constituait une occasion ratée. Cependant, ce dernier a mis en lumière un grand nombre de lacunes dans de nombreux textes de loi. Pensez-vous que le présent projet de loi a pour effet de combler certaines de ces lacunes?

M. Hazell: Oui, il en comble quelques-unes. Le projet de loi comporte certains avantages. Je suis ravi de constater que les sociétés d'État sont désormais considérées comme des autorités fédérales. C'est une bonne chose. On note certaines percées, mais le cadre est limité. À ce propos, j'ai l'attitude suivante: «Qu'en est-

ground? What are the environmental benefits of doing all this environmental assessment, or this sound and fury signifying nothing?"

Senator Watt: To what extent does Bill C-9 improve the environmental process that already existed under the federal government? How is it different from the existing process? How does it affect the federal and provincial governments' ability to combine the two processes?

Mr. Hazell: How does it affect harmonization?

Senator Watt: Yes.

I believe that the Government of Canada has jurisdiction and the right to intervene in the matter of navigable waters. It also has the ability to intervene in provincial projects with regard to inland spawning areas of sea fish and other areas on which you may be able to enlighten me.

Does this take away from the federal government's ability to intervene in provincial projects? Perhaps you elaborate on that.

Finally, you mentioned that the traditional knowledge of Aboriginal people is not necessarily incorporated into the system. Can you explain what you mean by that? What is missing and what do we need to do?

Mr. Hazell: This bill does help in terms of improving the process overall. It helps in many ways. Many of them are process-related items that make things a little easier.

With respect to the point on harmonization, the bill will assist in the harmonization process with the provinces by virtue of the appointment of federal environmental assessment coordinators. Many times with a big project, provincial decisions have to be made and federal decisions have to be made by several responsible authorities. Having a environmental assessment coordinator who would have some power to herd the various federal actors will help the overall process because it will ensure the federal authorities are moving forward with one voice in terms of working with their provincial counterparts. That is one way in which it will specifically help to harmonize.

With respect to the federal heads of authority under the Constitution, you mentioned navigable waters, fisheries, migratory birds and others. The feds do have a number of specific heads of power through which they make decisions relating to the environment and those tend to be the focus for the current Environmental Assessment Act, at least on the regulatory side. Beyond the regulatory side, an assessment is triggered whenever the federal government provides money for a project. An assessment is also triggered when there are federal lands involved and when a federal authority itself is proposing the project. Therefore, there are a number of ways in which the federal authority can get involved, but you have identified some

il de la situation d'ensemble? Réalisons-nous de véritables progrès sur le terrain? Quels sont les avantages des évaluations environnementales pour l'environnement? Tout ce tapage n'est-il que de la frime?

Le sénateur Watt: Dans quelle mesure le projet de loi C-9 a-t-il pour effet d'améliorer les régimes d'évaluation environnementale qui existent déjà au sein du gouvernement fédéral? En quoi le nouveau régime diffère-t-il de l'ancien? En quoi affecte-t-il la capacité des gouvernements fédéral et provinciaux de combiner les deux?

M. Hazell: Vous voulez parler des effets sur l'harmonisation?

Le sénateur Watt: Oui.

Je pense que les eaux navigables relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, qui a le droit d'intervenir dans ce domaine. Il a aussi la capacité d'intervenir dans des projets provinciaux concernant les frayères des poissons de mer à l'intérieur des terres et d'autres secteurs à propos desquels vous serez peut-être en mesure de m'éclairer.

Cela empiète-t-il sur la capacité du gouvernement fédéral d'intervenir dans le cadre de projets provinciaux? Peut-être pourriez-vous nous dire quelques mots à ce sujet?

Enfin, vous avez dit que le régime n'intègre pas nécessairement les connaissances traditionnelles des Autochtones. Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez par là? Que manque-t-il? Que devons-nous faire?

M. Hazell: Le projet de loi a pour effet d'améliorer la procédure en général. Il apporte une contribution à maints égards. Bon nombre d'entre eux ont trait aux processus et ont pour effet de faciliter un peu la situation.

En ce qui concerne l'harmonisation, le projet de loi favorisera le processus d'harmonisation avec les provinces grâce à la nomination de coordonnateurs fédéraux de l'évaluation environnementale. Dans le cadre d'un projet de grande envergure, quelques autorités responsables doivent prendre des décisions au niveau provincial et au niveau fédéral. La présence d'un coordonnateur de l'évaluation environnementale ayant le pouvoir de réunir divers intervenants fédéraux facilitera la procédure générale dans la mesure où ils veilleront à ce que les autorités fédérales parlent d'une seule voix à leurs homologues provinciaux. C'est l'une des façons grâce auxquelles le projet de loi favorise particulièrement l'harmonisation.

En ce qui concerne les secteurs de compétence du gouvernement fédéral aux termes de la Constitution, vous avez fait référence aux eaux navigables, aux pêches, aux oiseaux migrateurs et à d'autres questions. Le fédéral exerce un certain nombre de compétences particulières au regard desquelles il prend des décisions concernant l'environnement, ces dernières ayant tendance à être la cible de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale actuelle, du point de vue de la réglementation tout au moins. Au-delà de la réglementation, une évaluation est déclenchée dès le moment où le gouvernement fédéral fournit de l'argent pour un projet. Il en va de même lorsque les terres fédérales sont concernées et qu'une autorité fédérale elle-même

of the regulatory heads.

With respect to traditional Aboriginal knowledge, I note that there are some changes proposed to the act in the bill that would allow the consideration of traditional Aboriginal knowledge in the conduct of environmental assessment. That is a good thing. The problems in doing that, though, are more operational and cultural than they are legal. It is a question of having western-based scientists accept work that is done by Aboriginal people who are out hunting and fishing.

When I was wearing a different hat at the Canadian Arctic Resources Committee, we did some work with the community of Sanikiluaq looking at the environmental effect of large dams in Northern Quebec, Ontario and Manitoba on the Hudson's Bay ecosystem. We tried to figure out ways to bring the western scientific community together with the Cree and Inuit system of knowledge to have a better understanding of the ecosystems and the effects that a large dams might have.

Senator Watt: Are you saying that when it comes to traditional knowledge, there is a lack of understanding as to what traditional knowledge can bring into the process? For that reason, then, it is not being thought out well enough of in terms of how traditional knowledge should be weighted in the environmental assessment and social impact aspects.

Mr. Hazell: Much of it relates to cultural differences. Scientists go about their job in certain ways. Those are not the ways of the Aboriginal people, who are out on the land observing all the time the world around them and how it is changing. It is difficult for those two systems of knowledge to really mesh well. It is not that it should not be done. I think the current bill points in a direction saying this should happen. They are recognizing that this is important stuff, that Aboriginal people — hunters and fishers in particular — are out on the land 12 months of the year whereas scientists may be there only during the summer season. There is a lot of knowledge there upon which we should be drawing.

The Chairman: Are you saying, though, that this bill improves the likelihood of traditional knowledge having attention paid to it?

Mr. Hazell: Yes, that is correct. It specifically refers to it. That is an important advance.

Senator Watt: It needs to be worked on. That is my understanding of it.

The Chairman: At least traditional knowledge is referred to in the bill.

Senator Watt: At times, the authorities do not like to use the words "social impact." It is hard to separate environmental and social impacts.

agit à titre de promoteur du projet. Par conséquent, l'autorité fédérale peut intervenir d'un certain nombre de façons, mais on doit établir certaines des autorités réglementaires.

En ce qui concerne les connaissances autochtones traditionnelles, je remarque que certaines des modifications de la loi proposées dans le projet de loi auraient pour effet de permettre la prise en considération des connaissances autochtones traditionnelles dans la réalisation d'évaluations environnementales. C'est une bonne chose. Ce faisant, cependant, le problème est le suivant: les évaluations ont un caractère plus opérationnel et culturel que juridique. La question est de savoir si des scientifiques occidentaux accepteront les travaux effectués par des chasseurs et des pêcheurs autochtones.

À l'époque où je portais un chapeau différent au Comité canadien des ressources de l'Arctique, nous avons effectué certains travaux avec la collectivité de Sanikiluaq afin d'étudier les effets environnementaux des grands barrages du nord du Québec, de l'Ontario et du Manitoba sur l'écosystème de la baie d'Hudson. Nous avons tenté de trouver des moyens de mettre en commun la communauté scientifique occidentale et le système de connaissances des Cris et des Inuits pour mieux comprendre les écosystèmes et les effets possibles d'un grand barrage.

Le sénateur Watt: Êtes-vous en train de nous dire que nous comprenons mal ce que les connaissances traditionnelles peuvent apporter au processus? Dans ce cas, on n'accorderait pas suffisamment de valeur aux connaissances traditionnelles pour en tenir compte dans l'évaluation environnementale et les aspects touchant les impacts sociaux.

M. Hazell: Une bonne part du phénomène s'explique par des différences culturelles. Les scientifiques font leur travail d'une certaine façon. Ce ne sont pas celles des Autochtones, qui observent au jour le jour le monde qui les entoure et sa transformation. Il est difficile d'arrimer ces deux systèmes de connaissances. Rien n'indique qu'il soit impossible de le faire. Je pense que le projet de loi va dans ce sens en disant qu'on devrait le faire. On y admet l'importance des Autochtones — les chasseurs et les pêcheurs en particulier — qui sont sur le terrain 12 mois sur 12, tandis que les scientifiques n'y passent peut-être que l'été. Il y a beaucoup de connaissances que nous devrions exploiter.

Le président: Êtes-vous en train de dire que le projet de loi a pour effet d'améliorer la probabilité qu'on tienne compte des connaissances traditionnelles?

M. Hazell: Oui, c'est exact. On y fait expressément référence. Il s'agit d'une percée importante.

Le sénateur Watt: Il faut travailler là-dessus. Voilà ce que j'en retiens.

Le président: Au moins, on trouve dans le projet de loi une référence aux connaissances traditionnelles.

Le sénateur Watt: Parfois, les autorités n'aiment pas utiliser les mots «impacts sociaux». Difficile de dissocier environnement et impacts sociaux.

What is your view on that? Should we be more optimistic and pushing for this social impact concept into the process? What do you think?

Mr. Hazell: That is a very good question. Some environmental assessment regimes have, in essence, become environmental and social impact regimes. I believe the Yukon process — which perhaps this committee has reviewed — does that.

The James Bay and Northern Quebec Agreement includes social impact analysis as well as environmental analysis. Most do not; most focus on the environment. I do not have a set view on that.

In favour of focusing on environmental assessment, I would say that the environment is always about the long-term. It is about generations from now and what we leave to our children and grandchildren. There is a tendency for that to get lost in decision-making. The minister must have a decision; or an agency has to regulate this or that. It is easy to forget about the environment.

It is perhaps not so hard to lose sight of social issues because people are directly affected who have political representatives who can say, "If I do this, then I am not going to be able to fish for cod next year." You have people who can stand up and fight. The environment does not have that.

Senator Eyton: Someone around the table commented that business favours intelligent environmental assessment and that they would like to know where they stand and how to plan. The difficulty with the environment assessment processes is that as you expand the process, as you add more people and more interests, it takes time. Of course, time in business terms is the enemy. A development 10 years out in financial terms is not worth anything. Five years may be a little, two years is okay.

I know you think Bill C-9 is, in your words, "a modest improvement." You talked about directions that we may go in time. Can you make any suggestions as to how you can achieve both an appropriate and a compelling environment assessment in a timely way? Time is the single biggest problem for business in dealing with all of this.

Mr. Hazell: The panel reviews have been a problem in the past because they tend to go on too long. That is what scares business. They say that a panel review that will take two to three years and that is too long and that their opportunities disappear.

Qu'en pensez-vous? Devrions-nous faire preuve de plus d'optimisme et effectuer des pressions pour que la notion d'impacts sociaux soit intégrée dans le processus? Quel est votre avis à ce sujet?

M. Hazell: C'est une très bonne question. Certains régimes d'évaluation environnementale sont essentiellement devenus des régimes d'évaluation des impacts environnementaux et sociaux. Je pense que c'est ce que fait la procédure en vigueur au Yukon — que les membres du comité ont peut-être eu l'occasion d'examiner.

La Convention de la Baie James et du Nord québécois comporte une analyse des impacts sociaux tout autant que des impacts environnementaux. La plupart du temps, on met plutôt l'accent sur l'environnement. Je n'ai pas d'opinion arrêtée à ce sujet.

Comme argument en faveur de la concentration sur les évaluations environnementales, je dirais que l'environnement concerne toujours le long terme. On l'aborde du point de vue des générations qui nous succéderont et de l'héritage que nous laisserons à nos enfants et à nos petits-enfants. Cet aspect, on a tendance à le perdre dans le processus décisionnel. Le ministre doit pouvoir trancher; ou encore un organisme doit réglementer ceci ou cela. Il est facile de perdre l'environnement de vue.

Il n'est par exemple pas aussi facile de perdre de vue les enjeux sociaux puisque les personnes directement touchées ont des représentants politiques et peuvent dire: «Si je fais cela, je ne vais pas pouvoir pêcher la morue l'année prochaine.» Des citoyens se lèvent et luttent. L'environnement n'a pas ce pouvoir.

Le sénateur Eyton: Autour de la table, quelqu'un a dit que l'entreprise privée favorise les évaluations environnementales intelligentes et qu'elle aimerait savoir où elle en est et comment planifier. Le problème que posent les mécanismes d'évaluation environnementale, c'est que, au fur et à mesure que la démarche s'élargit, que des personnes et des intérêts s'ajoutent, il faut du temps. Bien entendu, le temps, pour une entreprise, c'est l'ennemi. Du point de vue financier, un projet de développement dans dix ans ne vaut rien. Un projet prévu pour dans cinq ans a peu de valeur, tandis qu'un horizon de deux ans est valable.

Je crois que vous avez dit que le projet de loi C-9 représente, pour reprendre vos mots, «une réalisation modeste». Vous avez évoqué des orientations que nous pourrions prendre à l'avenir. Avez-vous des suggestions à faire sur les moyens de réaliser des évaluations environnementales qui soient appropriées et convaincantes, d'une part, et opportunes, d'autre part? Dans ce contexte, le temps est le principal problème auquel les entreprises sont confrontées.

M. Hazell: Par le passé, les commissions d'examen ont posé problème parce qu'elles tendaient à s'éterniser. Voilà ce qui fait peur aux entreprises. Elles se disent qu'une commission d'examen prendra de deux à trois ans, et que ce délai est trop long et risque d'anéantir l'occasion qui s'offre à elles.

One thing to think about is: How do we shorten panel reviews so we can have good public involvement, but get it done in a timely way? There are ways to do that.

One issue that has plagued the agency from time to time in the past — and it is not as much of a problem now because they have very few panels — is the fact that ministers appoint panel members. They are looking to hire folks of the same political stripe. I remember one particular circumstance where the minister of the day held up the panel review for six or eight months because the people who were being put forward were not quite the right political shade. This was a big problem. How do you get around that?

Senator Eyton: That would have been a Liberal government.

Mr. Hazell: I could not possibly say.

The way to get around that is to have rosters of experienced panel members. You have a list and you say: "We are doing a panel review of a uranium mine. Joe, Ginny and John, you are on and away you go." You want a nuclear engineer, but you have a roster of folks and you pick them. The political element is removed and you save yourself months. I am not saying it is always the case. That is one way to shorten up the time frame. There are many other ideas. I do not think we have really explored how to make panels more time-efficient and more focused.

Panels do not have to look at everything. Senator Watt will remember, with the Great Whale project, the terms of reference were incredibly thick. We do not need to look at every darned thing. We should scope it down and focus on the problematic stuff and go after those issues rather than try to look at every possible environmental effect. That takes some good will and advance work. There are ideas out there and it is just a question of spending time to think about them.

Instead, we are going with the same panel review process we have always had since the EARP Guideline Order was issued; it has not changed since then. You will have the same reluctance on the part of proponents to have their projects go to panel reviews. You get skewed decisions within the bureaucracy on whether or not a project is likely to cause adverse environmental effects. There is a huge bureaucratic imperative away from a finding of significance, because if you find significance or uncertainty, you have to go to a panel review. They avoid that at all costs.

The Chairman: Do we take any comfort, as some have, from clause 12 of the bill that refers to the environmental coordinator having the power to establish, after consultation, timelines for the assessment?

Mr. Hazell: That is good; that is useful.

The Chairman: May it help?

Il y a là matière à réflexion: comment raccourcir les commissions d'examen de façon à assurer une bonne participation du public, mais de façon opportune? Il y a des façons d'y parvenir.

L'un des problèmes qui, par le passé, a nui aux travaux de l'agence — parce qu'il y a très peu de commissions, le problème est moins grave aujourd'hui —, c'est le fait que la nomination des membres des commissions revient à retenir les services de personnes ayant les mêmes opinions politiques qu'eux. Je me souviens d'un cas particulier où le ministre de l'époque a retardé la création de la commission d'examen pendant six ou huit mois parce que les membres proposés n'étaient pas tout à fait de la bonne allégeance politique. C'est un gros problème. Comment le contourner?

Le sénateur Eyton: C'était sans doute un gouvernement libéral.

M. Hazell: Je ne saurais le dire.

Pour contourner le problème, on doit constituer des listes de membres de commission chevronnés. Il y a des listes et vous dites: «Nous allons constituer une commission d'examen pour une mine d'uranium. Joe, Ginny et John, à vous de jouer.» Vous avez besoin d'un ingénieur en sciences nucléaires, vous n'avez qu'à consulter la liste des candidats possibles et à choisir. On supprime l'élément politique et on gagne des mois. Je ne dis pas que c'est toujours le cas. Il s'agit d'un moyen de réduire la durée des procédures. Il y a de nombreuses autres idées. Je ne crois pas que nous ayons vraiment réfléchi au moyen de rendre les commissions plus ciblées et plus efficaces du point de vue du temps.

Les commissions n'ont pas à tenir compte de tous les aspects. Le sénateur Watt se souviendra que, dans le dossier du projet de Grande Baleine, le mandat était incroyablement volumineux. On n'a pas à tenir compte de tous les moindres détails. Nous devrions réduire la portée des examens et mettre l'accent sur les aspects problématiques et nous attaquer à eux, plutôt qu'à examiner tous les effets environnementaux éventuels. Il faut pour ce faire un peu de bonne volonté et du travail préliminaire. Il y a des idées dans l'air, et il suffit de prendre le temps d'y réfléchir.

À la place, nous suivons la même procédure de commission d'examen qu'à l'époque du Décret sur les lignes directrices visant le PEEE; elle n'a pas changé depuis. On se heurtera à la même réticence de la part des promoteurs à ce que leurs projets fassent l'objet d'une commission d'examen. On obtient de la part de la bureaucratie des décisions biaisées sur la question de savoir si tel ou tel projet causera ou non des effets environnementaux néfastes. Du point de vue de la bureaucratie, on se montre extrêmement réticent à l'idée de conclure à des effets environnementaux importants puisque, en cas de constat d'effets importants ou d'incertitude, on doit passer à une commission d'examen. Cela, on l'évite à tout prix.

Le président: Doit-on se réjouir, comme certains l'ont fait, du fait que l'article 12 du projet de loi autorise le coordonnateur environnemental, après avoir consulté, à établir l'échéancier relatif à l'évaluation?

M. Hazell: C'est bien; c'est utile.

Le président: Cela pourra servir?

Mr. Hazell: It may help. This is really within the context of the lower level type of environmental assessment screenings and comprehensive studies.

The Chairman: That is the vast majority of them; is that correct?

Mr. Hazell: That is 99.99 per cent of them.

Senator Christensen: As a matter of interest, this five-year review certainly had public input. Did you have input into that review as part of CPAWS?

Mr. Hazell: At the time, I had only been with CPAWS for approximately three years; I was not involved. At the time, I was in the private sector as a consultant.

Senator Christensen: You are referring to the review for Bill C-9?

Mr. Hazell: Yes. The five-year review terminated several years ago now.

Senator Christensen: So it was not a five-year review as such?

Mr. Hazell: No, it did not take five years. The idea was that the review was required to take place five years after the act was declared in force.

Senator Christensen: You are not aware of whether or not there was input?

Mr. Hazell: I did have some small involvement in the five-year review at the time, yes.

Senator Christensen: Therefore, Bill C-9, while it certainly does not meet all of the wish list, is an improvement over what we have now?

Mr. Hazell: I would say so.

The Chairman: Mr. Hazell, thank you very kindly. You have given us some comfort and some heads up on some things that will be useful to us.

Honourable senators, I will now entertain a motion, should it be your pleasure, that we move to clause-by-clause consideration.

Senator Kenny: So moved.

Senator Spivak: May I ask a question? Is it intended that we should make any observations with this bill or not?

The Chairman: That is entirely up to the committee, senator, as always.

Senator Spivak: I guess we will do that after we go through clause-by-clause?

M. Hazell: Oui. Cela s'inscrit en réalité dans le cadre des examens préalables et des études approfondies d'un niveau inférieur menés dans le cadre d'évaluations environnementales.

Le président: C'est le cas de la vaste majorité d'entre elles, n'est-ce pas?

M. Hazell: Oui, c'est celui de 99,99 p. 100 d'entre elles.

Le sénateur Christensen: Il est certain que le présent examen quinquennal a comporté un élément de participation du public. À titre de curiosité, j'aimerais savoir si vous y avez joué un rôle dans le cadre de la Société pour la nature et les parcs du Canada.

M. Hazell: À l'époque, j'appartenais à la Société pour la nature et les parcs du Canada depuis seulement quelque trois ans; je n'ai pas été mêlé à la procédure. À l'époque, je travaillais dans le secteur privé à titre d'expert-conseil.

Le sénateur Christensen: Vous faites référence à l'examen mené en prévision du projet de loi C-9?

M. Hazell: Oui. L'examen quinquennal a pris fin il y a maintenant quelques années.

Le sénateur Christensen: Ce n'était donc pas un examen quinquennal à proprement parler?

M. Hazell: Non, il n'a pas fallu attendre cinq ans. L'idée, c'était que l'examen devait avoir lieu cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi.

Le sénateur Christensen: Vous ne savez pas si le public a été ou non invité à participer?

M. Hazell: À l'époque, oui, j'ai joué un petit rôle dans l'examen quinquennal.

Le sénateur Christensen: Par conséquent, le projet de loi C-9, s'il ne répond assurément pas à tous les éléments de la liste de souhaits, constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle?

M. Hazell: Je dirais que oui.

Le président: Monsieur Hazell, merci beaucoup. Vous nous avez rassurés et fourni certains éléments qui nous seront utiles.

Honorables sénateurs, je vous invite maintenant, si tel est votre bon plaisir, à présenter une motion pour l'étude article par article du projet de loi.

Le sénateur Kenny: J'en fais la proposition.

Le sénateur Spivak: Puis-je poser une question? Avons-nous l'intention ou non d'assortir le projet de loi d'observations?

Le président: Comme toujours, sénateur, cette question est laissée à l'entière discrétion du comité.

Le sénateur Spivak: Je suppose que nous le ferons après l'étude article par article?

The Chairman: We can. I want to admonish senators that, for a very few minutes after we complete clause-by-clause, if we do, that there are several housekeeping items with respect to future business. I would like to spend several minutes on that today, if we may.

Honourable senators, we have a motion from Senator Kenny that we move to clause-by-clause consideration of Bill C-9. Is it agreed that we should do so?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators, that the committee move to clause-by-clause consideration of Bill C-9 which is an act to amend the Canadian Environmental Assessment Act?

We could not find what seemed to be a logical grouping of clauses. We often go to groups of clauses and deal with them. I could not find, nor could the clerk find, a logical grouping of clauses in order to proceed with this.

There are two ways we can proceed, if you will permit me make suggestions. I am more than happy to entertain other suggestions.

Before I proceed to those suggestions, shall the style stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: To the clauses, we can either deal with clauses 1 through 34 in one fell swoop or we can deal with the clauses one at a time. I cannot find and I cannot propose to you a logical grouping of the clauses. I would be willing to entertain suggestions.

Senator Kenny: Inasmuch as I do not anticipate amendments as I look around the room, the "fell swoop" seems to be the preferred option, Chair.

The Chairman: Would anyone prefer that we do otherwise? Good.

I will ask the question, shall clauses 1 through 34 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Is it agreed that this bill should be adopted?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. It is agreed that the Chair should report this bill at the next sitting of the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does the committee wish to attach any observations to the bill at the report stage?

Le président: C'est possible. Je préviens toutefois les sénateurs que, au terme de l'étude article par article, si nous la menons à bien, nous aurons besoin de quelques brèves minutes pour discuter d'un certain nombre d'affaires internes concernant nos activités futures. J'aimerais, avec votre permission, y consacrer quelques minutes aujourd'hui même.

Honorables sénateurs, le sénateur Kenny a présenté une motion pour que nous passions à l'étude article par article du projet de loi C-9. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Sommes-nous d'accord, honorables sénateurs, pour que le comité passe à l'étude article par article du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale?

Nous n'avons pu déterminer ce qui pourrait être considéré comme un regroupement logique de dispositions. Souvent, nous traitons de groupes de dispositions. Ni la greffière ni moi n'avons pu établir de regroupement logique de dispositions qui nous permettent de le faire dans ce cas-ci.

Si vous me permettez, il y a deux façons de faire possible. Je me ferai un plaisir d'étudier d'autres suggestions.

Avant de passer à ces suggestions, faut-il reporter le débat sur le titre?

Des voix: D'accord.

Le président: En ce qui concerne les dispositions, nous pouvons ou bien adopter les articles 1 à 34 d'un coup ou un à la fois. Je ne trouve pas et je ne peux donc pas vous proposer de groupements logiques des dispositions. J'accueillerai volontiers vos suggestions.

Le sénateur Kenny: Dans la mesure où, au moment où je promène mon regard dans la salle, je ne prévois pas de modifications, l'approbation «d'un coup», monsieur le président, me semble préférable.

Le président: Quelqu'un préférerait-il procéder autrement? Très bien.

Je pose la question: les articles 1 à 34 sont-ils adoptés?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. La présidence peut-elle faire rapport du projet de loi à l'occasion de la prochaine séance du Sénat?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité souhaite-t-il annexer des observations au projet de loi à l'étape du rapport?

Senator Spivak: I would make such a motion, Chair, because I think we have it right here pretty well. I have some material, which I could give to the clerk, that might suggest dealing only with Bill C-9, not with future study.

It might be wise to point out that while this bill has many good things, there are other things that could be done.

Senator Milne: That is difficult to do within the context of a particular bill that only opens up part of the act. It may well be something that this committee wants to do in the future. However, I do not know how we can attach something like that to the report of a bill.

Senator Spivak: I am thinking that the committee could say that it was decided not to have amendments — or in whatever way you wanted to say it — but here is what could have improved this bill, not future bills.

The Chairman: If we are talking about any attachment to this bill or any observations with respect to it, we would only be able to entertain things that relate specifically and directly to Bill C-9.

Senator Spivak: That is right. I am in the hands of the committee.

Senator Milne: I have to say that I sympathize with Senator Spivak. There are things that desperately need to be done in the environmental assessment process. However, I do not think the spot to put them in is in remarks to this bill. I suggest that we report the bill without observations.

The Chairman: We have already moved to report the bill unamended.

Senator Spivak: We have not voted on that yet, have we?

The Chairman: Yes, we have. Absent a specific direction from the committee, it would be my intention to make that report tomorrow. I am not sure if it would be possible, Senator Spivak, to make observations by tomorrow. Do you think that would be doable?

Senator Spivak: No, I am not hung up on this, Chair.

Senator Milne: They would have to be observations that we all agreed with.

Senator Spivak: Yes. We might not be able to do that, if you are anxious to get this passed. That is fine.

Senator Eyton: Could we not make that observation within the debate and discussion of this committee but not attach it to the bill? There should be some reference to the fact that we believe that more could be done and should be done, but, for the moment, we are passing on Bill C-9. In the words of Mr. Hazell, it is "a modest improvement."

Le sénateur Spivak: J'en fais la proposition, monsieur le président, parce que nous avons à peu près tout sous la main. J'ai des documents, que je pourrais remettre à la greffière, lesquels pourraient ne s'appliquer qu'au projet C-9, et non à une étude future.

Il serait peut-être sage d'indiquer que, malgré les nombreux bons éléments que comporte le projet de loi, d'autres choses pourraient être faites.

Le sénateur Milne: Il est difficile de le faire dans le contexte d'un projet de loi donné qui n'ouvre qu'une partie de la loi. Le comité aurait peut-être intérêt à le faire plus tard. Cependant, je ne vois pas comment on peut présenter de telles observations au moment du rapport d'un projet de loi.

Le sénateur Spivak: Ce que je pensais, c'est que le comité pourrait dire qu'il a décidé de ne pas faire de modification — on pourrait aussi utiliser un autre libellé — mais voici comment le projet de loi en question, et non des projets de loi futurs, aurait pu être amélioré.

Le président: S'il s'agit d'annexer des documents ou des observations au projet de loi, nous ne pourrions le faire qu'en rapport à des éléments qui ont expressément et directement trait au projet de loi C-9.

Le sénateur Spivak: Exactement. Je m'en remets au comité.

Le sénateur Milne: Pour ma part, je suis sympathique à la cause du sénateur Spivak. La procédure d'évaluation environnementale a désespérément besoin d'améliorations. Cependant, je ne vois pas où introduire de telles observations dans le projet de loi. Je propose que nous fassions rapport du projet de loi sans observations.

Le président: Nous avons déjà proposé de faire rapport du projet de loi sans amendements.

Le sénateur Spivak: Nous n'avons pas encore voté à ce sujet, n'est-ce pas?

Le président: Oui, nous avons voté. À moins d'indications contraires de la part des membres du comité, j'ai l'intention d'en faire rapport dès demain. J'ignore, sénateur Spivak, s'il serait possible de préparer des observations d'ici demain. Vous croyez que c'est faisable?

Le sénateur Spivak: Non, monsieur le président, je n'en fais pas une question de vie et de mort.

Le sénateur Milne: Il faudrait que les observations fassent consensus.

Le sénateur Spivak: Oui. Si nous sommes pressés de faire adopter le projet de loi, nous n'y parviendrons peut-être pas. C'est bien.

Le sénateur Eyton: Dans le cadre du débat et de discussions du comité, sans nécessairement les attacher au projet de loi? Nous devrions indiquer que, à notre avis, on pourrait et on devrait faire davantage, mais que, pour le moment, nous adoptons le projet de loi C-9. Pour reprendre les mots de M. Hazell, il s'agit d'une «réalisation modeste».

Senator Kenny: Senator Eyton's comments are apropos. There is also occasion for senators to comment at third reading.

The Chairman: I understand there to be a consensus that we will report the bill tomorrow with no observations attached and with no amendment. We have already decided that. We may wish, perhaps at third reading and otherwise, to make future observations in respect of the general question of environmental assessment.

Am I reading the wishes of the committee properly?

Hon. Senators: Yes.

The Chairman: Thank you. I believe that that concludes the public business. I would ask senators to remain for a few minutes.

The committee continued in camera.

Le sénateur Kenny: Les commentaires du sénateur Eyton sont fort à propos. Les sénateurs auront également l'occasion de faire des commentaires au stade de la troisième lecture.

Le président: Si je comprends bien, nous nous entendons tous pour faire rapport du projet de loi demain, sans observations, ni amendements. Nous en avons déjà convenu. Au stade de la troisième lecture ou ailleurs, nous pourrions peut-être faire des observations sur la question générale des évaluations environnementales.

Ai-je bien interprété la volonté du comité?

Des voix: Oui.

Le président: Merci. Voilà, je crois, qui met un terme au volet public de la séance. J'invite les sénateurs à demeurer présents pendant quelques minutes.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

APPEARING

Tuesday, May 27, 2003

The Honourable David Anderson, P.C., M.P., Minister of the Environment.

WITNESSES

Tuesday, May 27, 2003

From the Canadian Environmental Assessment Agency:

Robert G. Connelly, Vice-President, Policy Development;
Heather Smith, Senior Legal Counsel.

Tuesday, June 3, 2003

From the Canadian Parks and Wilderness Society:

Stephen Hazell, Executive Director and General Counsel.

COMPARAÎT

Le mardi 27 mai 2003

L'honorable David Anderson, c.p., député, ministre l'Environnement.

TÉMOINS

Le mardi 27 mai 2003

De l'Agence canadienne d'évaluation environnementale:

Robert G. Connelly, vice-président, Élaboration des politiques;
Heather Smith, conseillère juridique principale.

Le mardi 3 juin 2003

De la Société pour la nature et les parcs du Canada:

Stephen Hazell, directeur général et avocat-conseil.

27
55



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Energy,
the Environment
and Natural
Resources**

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources
naturelles**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Tuesday, June 10, 2003
Thursday, June 12, 2003

Le mardi 10 juin 2003
Le jeudi 12 juin 2003

Issue No. 17

Fascicule n° 17

Tenth and eleventh meetings on:

Dixième et onzième réunions concernant:

Emerging issues related to the mandate of the committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

AUG 25 2003

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY,
THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES
NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 10, 2003
(30)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:49 p.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant and Milne (7).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Canadian Gas Association:

Mr. Michael Cleland, President;

Mr. Brendan Hawley, Communications and Marketing Management.

Mr. Cleland made a statement and together with Mr. Hawley, the witnesses answered questions.

At 7 p.m., pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded in camera for the consideration of a draft agenda.

At 7:15 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, June 12, 2003
(31)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 8:39 a.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Christensen, Eyton, Finnerty, Merchant and Milne (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 10 juin 2003
(30)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 49, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant et Milne (7).

Également présente: De la Bibliothèque du Parlement, Lynne Myers, attaché de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son examen de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le compte rendu des délibérations du comité du 18 février 2003, fascicule n° 8.*)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne du gaz:

M. Michael Cleland, président;

M. Brendan Hawley, gestion des communications et du marketing.

M. Cleland fait un exposé puis, avec l'aide de M. Hawley, répond aux questions.

À 19 heures, en conformité avec l'alinéa 92(2)e du Règlement, le comité poursuit ses délibérations à huis clos en vue d'examiner une ébauche de programme.

À 19 h 15, il est entendu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 12 juin 2003
(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, d'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 39, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Christensen, Eyton, Finnerty, Merchant et Milne (6).

Également présente: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attaché de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the National Roundtable on the Environment and the Economy (NRTEE):

Mr. David McGuinty, CEO and President;

Mr. Alex Wood, Policy Advisor.

Mr. McGuinty made a statement and together the witnesses answered questions.

At 10:18 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son examen de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le compte rendu des délibérations du comité du 18 février 2003, fascicule n° 8.*)

TÉMOINS:

De la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE):

M. David McGuinty, PDG et président du conseil;

M. Alex Wood, conseiller en matière de politiques.

M. McGuinty fait un exposé puis, avec l'aide de l'autre témoin, répond aux questions.

À 10 h 18, il est entendu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 10, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:49 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is called to continue our report on emerging issues related to our mandate, which includes the implementation of the Kyoto agreement, and other matters having to do with emissions.

Today we will hear from Mr. Michael Cleland, who is the president of the Canadian Gas Association and has a distinguished, long background in both government and the energy sector at large, and from Mr. Brendan Hawley, a communications and marketing expert, who is here also with the Canadian Gas Association.

I presume, gentlemen, you have some things you would like to say to us before we begin our questions. Please proceed.

Mr. Michael Cleland, President, Canadian Gas Association: I have a presentation to make and I have provided you with copies. I will move through this quickly to leave as much time as possible for questions.

First, I would like to provide a brief overview to put our industry in perspective. I am sure you are familiar with some of it, but there may be some aspects that are new. Then I will talk briefly about natural gas in the context of dealing with climate change. Finally, would like to focus on what we are doing to develop an industry-government partnership to address, in particular, the emissions from consumers. That links to the government's one-ton challenge.

Page three outlines the natural gas industry at a glance. We serve about five million customers, on way or the other. This is a sector that includes the long distance transmission system, then the distribution system and finally the end-use utilization. This industry provides a little less than one-third of Canada's total energy demand. There is one more item that dropped off that slide, which explains why those numbers do not add up. There is an industrial and power generation component of 1.1 million cubic feet. I apologize for that.

Slide four depicts the transmission system and shows where the gas that is produced in Canada goes. About 56 per cent is exported to the United States; the remainder goes to most regions in Canada — not to the North, obviously. I notice that Nova Scotia has just recently awarded a franchise to a distribution

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 10 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 h 49 pour étudier en vue d'en faire rapport de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto).

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous tenons une réunion du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles en vue de poursuivre nos travaux visant à produire un rapport sur les nouvelles questions concernant notre mandat qui comprend notamment la mise en oeuvre de Kyoto et d'autres sujets ayant rapport avec les émissions.

Aujourd'hui, nous entendrons M. Michael Cleland, président de l'Association canadienne du gaz qui a mené une longue et distinguée carrière dans la fonction publique et dans le secteur privé de l'énergie en général, ainsi que M. Brendan Hawley, spécialiste des communications et du marketing qui, lui aussi, représente l'Association canadienne du gaz.

Je suppose, messieurs, que vous aimeriez faire une déclaration préliminaire avant que nous posions nos questions. Vous pouvez commencer.

M. Michael Cleland, président, Association canadienne du gaz: J'aimerais présenter un exposé et j'ai apporté des documents à vous distribuer. Je vais essayer de procéder rapidement afin de vous laisser le plus de temps possible pour poser des questions.

Premièrement, j'aimerais vous donner un bref aperçu de notre industrie afin de mettre les choses en perspective. Je suis sûr que vous en connaissez certains aspects, mais il y en a peut-être d'autres qui sont nouveaux pour vous. Alors, je vais vous parler brièvement du gaz naturel dans le contexte des changements climatiques. Enfin, j'aimerais insister sur nos démarches visant à créer des partenariats entre l'industrie et le gouvernement en vue de nous attaquer, en particulier, au problème des émissions produites par les consommateurs. Ce qui nous amène à l'objectif une tonne lancé par le gouvernement.

La page trois montre un survol de l'industrie du gaz naturel. Nous avons près de cinq millions de consommateurs, si on inclut toutes les catégories. C'est un secteur qui comprend le transport, la distribution et finalement l'utilisation. Ce secteur répond à un peu moins d'un tiers de la demande totale en énergie du Canada. Il y a un élément qui a été oublié sur cette diapositive, ce qui explique pourquoi la somme de ces chiffres ne correspond pas au total. L'élément qui correspond à l'industrie et à la production de l'électricité représente 1,1 million de pieds cubes. Je m'en excuse.

La quatrième diapositive décrit le système de transport et montre où le gaz produit au Canada est transporté. Environ 56 p. 100 du gaz est exporté à destination des États-Unis; le reste est transporté dans la plupart des régions du Canada — sauf dans le Nord, évidemment. Je vous signale que la Nouvelle-Écosse a

company, which means we are covering most of the provinces now, except for Prince Edward Island. Most of the production, as you are well aware, comes from the West. Some comes from the East Coast. We would like to see more yet, but that remains to be seen.

The fifth slide shows who are the main members of the Canadian Gas Association. There are the big distribution companies from one side of the country to the other, and a number of smaller ones that have smaller, local service areas in particular provinces.

A general breakdown of the natural gas market is: 56 per cent of gas goes to export and the rest is distributed in a variety of parts of the Canadian economy, from industrial and power generation through institutional, commercial and residential. Power generation is still a relatively small part of it in Canada, compared with the United States, but it is a growing part and perhaps the most important factor looking forward, in terms of how demand overall might grow.

In some important ways, natural gas is part of the solution — that is to say, converting to natural gas from other fuels. At the same time, the industry itself is doing its bit to reduce its own emissions. I will talk about that. Finally, in respect of the question of consumption, there is much we can do to deal with consumer end-use efficiency.

Off all the fossil fuels, natural gas is the least carbon intensive. It also produces fewer air emissions than other fuels. In the near and the long run, there are several applications for natural gas such as power generation, industrial use and transportation. Such applications will mean that natural gas can make important contributions both to the improvement of air quality and to the reduction of greenhouse gas emissions. I would like to stress that you have to look at this in the context of an overall solution involving many fuels and technologies, including renewable technologies, but also including other more traditional fuels.

It will be a long time, indeed, before Canada gets away from fossil fuels or even some of the more traditional fuels. Keeping the balance is the key here. In order to keep the balance we will need to ensure adequate supplies. There are some hearings going on in Washington, dealing with the growing supply demand imbalance in North America. That is becoming a real concern. We are seeing that in prices today.

We do not have a crisis. That is an important distinction to make. We have an issue that we need to deal with to ensure that we do have adequate supplies, both in the near term and in the future.

tout récemment accordé une franchise à une société de distribution, ce qui signifie que nous couvrons la plupart des provinces maintenant, à l'exception de l'Île du Prince-Édouard. La majorité de la production, comme vous le savez, provient de l'Ouest. Et une partie de cette production vient de la côte Est. Nous aimerions que cette région en produise davantage, mais pour le moment c'est l'état de la situation.

La cinquième diapositive montre quels sont les principaux membres de l'Association canadienne du gaz. Il y a les grandes sociétés de distribution d'un bout à l'autre du pays, et un certain nombre de sociétés de moins grande envergure qui desservent de plus petites régions dans certaines provinces.

Voici une répartition générale du marché du gaz naturel: 56 p. 100 du gaz est destiné à l'exportation et le reste est distribué dans un éventail de secteurs de l'économie canadienne, de l'industrie et de la production d'électricité en passant par la demande institutionnelle, résidentielle et commerciale. La production d'électricité représente toujours une part relativement faible du marché au Canada, par comparaison aux États-Unis, mais néanmoins, une part grandissante, et peut-être le plus important facteur en progression pour ce qui est de déterminer la mesure dans laquelle la demande pourrait croître.

À plusieurs égards importants, le gaz naturel représente une partie de la solution — c'est-à-dire, la conversion d'autres combustibles au gaz naturel. Par ailleurs, l'industrie elle-même fait sa part pour réduire ses propres émissions. Je vais en parler plus longuement. Enfin, pour ce qui est de la question de la consommation, il y a beaucoup à faire en ce qui concerne l'efficacité de l'utilisation finale de l'énergie.

Parmi tous les combustibles fossiles, le gaz naturel est le plus pauvre en carbone. Il produit aussi moins d'émissions que d'autres combustibles. À court et à long terme, le gaz naturel est utilisé dans plusieurs secteurs comme la production d'électricité, l'industrie et le transport. Ces applications signifient que le gaz naturel pourrait non seulement contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, mais aussi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. J'aimerais insister sur le fait qu'il faut examiner ceci dans le contexte d'une solution globale faisant appel à de nombreux combustibles et à des technologies diverses, y compris les technologies renouvelables, mais y compris aussi des combustibles plus traditionnels.

Il faudra attendre encore longtemps, je le crains, avant que le Canada cesse d'utiliser les combustibles fossiles ou même certains combustibles plus traditionnels. D'où l'importance de maintenir un équilibre. Et justement, pour maintenir cet équilibre, nous devons nous assurer de disposer d'un approvisionnement suffisant. Il se déroule actuellement à Washington des audiences sur le déséquilibre croissant entre la demande et l'offre en Amérique du Nord. Ce déséquilibre devient de plus en plus un sujet d'inquiétude qui se traduit dans les prix pratiqués aujourd'hui.

Il ne s'agit pas d'une crise. Cette distinction est importante. Mais nous faisons face à un problème qu'il faut régler afin de nous assurer de disposer d'une offre suffisante, tant à court terme que dans l'avenir.

The natural gas industry — that is to say, the local distribution component of it — is a relatively small part of Canada's overall emissions picture. Most of that consists of fugitive emissions such as emissions resulting from leaks from old systems. It is difficult to measure, but for the past several years, the gas industry has stepped up as one of the leaders in voluntary reductions across the board in the full spectrum of our operations. We are working with the federal government to cost-effective means to further reduce emissions.

As I suggested earlier, we think that consumption is key. Nearly one-third of our total annual primary energy consumption comes from gas, and more than two-thirds of gas emissions occur at the burner chip. Our argument is that that is the big opportunity area in which to look for reductions. Consumers do need to play a role, but in order for them to do so we need to provide them support, as does government.

We have a lot of experience doing that. The natural gas industry has a lot of experience in demand side management, DSM, programs. There are opportunities to get leverage on that experience, as well as on the extensive experience that the federal government has with these programs. We are the interface with more than the five million customers.

The next slide is an illustration of the results of Enbridge's DSM programs. We can come back to this if you wish. This shows that for a reasonable effort, although by no means a small effort, Enbridge has managed to save 2.5 million tons in total of CO₂ equivalent. Compare that with the fact that the total emissions from our own sector are only about 1 million tons. The potential savings from the consumption end are considerable by comparison, although not cheap. Real expenditure of effort is required in order to get at that, but there are some very substantial possibilities.

With that in mind, we have been working with Natural Resources Canada to develop an industry-government partnership. We think that if government and industry can work together we can achieve synergies — leverage, if you will — from our respective efforts and take the reductions beyond what current programs do. We can work together to address regulatory barriers and ultimately to assist consumers to make smart and efficient decisions in their natural gas use.

The discussions with Natural Resources Canada have been ongoing for some time. They are very collegial and we are optimistic that we will be able to put a framework in place. We are

Le secteur du gaz naturel — c'est-à-dire, sa composante de distribution locale — représente une portion relativement peu importante de la production d'émissions au Canada. La majorité de ces émissions sont des émissions fugitives comme celles qui résultent des fuites dans les anciens systèmes. Ces fuites sont difficiles à évaluer, mais depuis plusieurs années, l'industrie du gaz se démarque comme un des chefs de file pour ce qui est de la réduction uniforme et volontaire des émissions pour toute la gamme de nos activités. Nous collaborons avec le gouvernement fédéral en vue de trouver des moyens rentables de réduire encore davantage nos émissions.

Comme je l'ai suggéré tout à l'heure, nous sommes persuadés que la clé du problème se trouve à l'étape de la consommation. Près d'un tiers de notre consommation annuelle totale d'énergie primaire provient du gaz naturel, et plus des deux tiers des émissions associées à l'utilisation du gaz sont produites à la sortie d'un brûleur. Nous sommes persuadés qu'il faut concentrer nos énergies dans ce secteur afin d'y trouver d'autres possibilités de réduire les émissions. Les consommateurs sont appelés à jouer un rôle important, mais le gouvernement et l'industrie doivent les soutenir.

Nous avons acquis passablement d'expérience à cet égard. L'industrie du gaz naturel possède beaucoup d'expérience dans la gestion axée sur la demande, la GAD. Et les possibilités de puiser à même cette expérience sont là, tout comme dans la vaste expérience acquise par le gouvernement fédéral avec ces programmes. Nous agissons à titre d'intermédiaire auprès de plus de cinq millions de consommateurs.

La diapositive suivante illustre les résultats des programmes de GAD chez Enbridge. Nous reviendrons sur le sujet, si vous le souhaitez. Cette expérience montre qu'un effort raisonnable, même s'il ne s'agit pas d'un mince effort, a permis à Enbridge de réduire ses émissions de 2,5 millions de tonnes d'équivalent CO₂. Comparez ce résultat avec le fait que notre secteur ne produit que 1 million de tonnes d'émissions au total. Les réductions que les consommateurs sont susceptibles de réaliser sont considérables par comparaison, même si elles pourraient entraîner des coûts importants. Il faudra donc consentir des efforts réels sur le plan de l'investissement pour y arriver, mais il reste que les possibilités sont substantielles.

Dans cette optique, nous avons collaboré avec Ressources naturelles Canada en vue d'établir un partenariat entre l'industrie et le gouvernement. Nous pensons qu'en travaillant main dans la main, le gouvernement et l'industrie pourraient arriver à créer une synergie — un effet multiplicateur, si vous préférez — en joignant leurs efforts respectifs et qu'il serait possible d'obtenir des réductions encore plus poussées que celles que nous avons obtenues avec les programmes actuels. Nous pouvons aborder ensemble la question des obstacles réglementaires et essayer de trouver comment aider les consommateurs à prendre des décisions éclairées et efficaces en ce qui concerne leur utilisation du gaz naturel.

Les discussions avec Ressources naturelles Canada se poursuivent depuis un certain temps. Elles sont très collégiales et nous sommes optimistes quant à la possibilité de mettre en

looking to work together to better coordinate, share best practices and develop better communications — which is a major aspect with consumers. We want to ensure that we have defined clear objectives and targets and that we have clear auditing of what we do so that both government and we are sure that we are getting results for the investment made.

We are seeking to secure federal funding to complement the funding our industry puts forward. We want to ensure that regulators recognize what we are doing and that the appropriate incentives are in place to make it work. Beyond energy efficiency and demand side management, we think there are opportunities through that kind of partnership to extend some of the niche markets, such as natural gas vehicles, and to get a more effective partnership in innovation and technology development. Again, both are areas in which we find the government open to considering such approaches.

The potential benefits of this are pretty clear. We can help the government increase the reach of its programs by getting directly to the customers. We can improve the effectiveness of them through our experience. Finally, the government can demonstrate leadership by creating programs that assist Canadians to meet the One-Tonne Challenge.

The industry obviously feels a need to be active and to be seen to be active in meeting environmental objectives. This is clearly an area in which we think we can do that. We can enhance our efforts by shared funding and, in the process, improve customer service. The more we work with our customers on improving the efficiency of their energy and use, the better service we provide to them.

In summary, we think it is important that government take a comprehensive approach in dealing with industries to reduce greenhouse gas emissions. In other words, not just looking at what you can do with your own emissions but also what any industry can do, working either with other industries, with suppliers or, in our case, with customers. If we are going to be successful in this, we will probably have to do it that way. Natural gas is part of a clean future, both in the short and the long term, provided we can keep the supply-demand balance right. Finally, the biggest gains can be made by working with consumers.

Senator Christensen: I have a question with regard to supply and demand, which is, of course, a big question with regard to the future. I am from the Yukon and very interested in both the Mackenzie Valley pipeline and the Alaska Highway pipeline.

place un cadre de travail. Nous espérons réussir à améliorer la coordination de nos interventions, la diffusion des meilleures pratiques et l'élaboration des communications — qui jouent un rôle décisif auprès des consommateurs. Nous voulons nous assurer de définir des objectifs et des cibles clairs et mettre en place des moyens de vérification rigoureux afin que le gouvernement et nous-mêmes puissions nous convaincre d'obtenir des résultats en contrepartie de nos investissements.

Nous essayons d'obtenir du financement de la part du gouvernement fédéral afin de compléter celui de notre industrie. Nous voulons nous assurer que les organismes de réglementation reconnaissent les efforts que nous consentons et que des mesures d'encouragement efficaces seront mises en place afin de faciliter l'atteinte de nos objectifs. Au-delà de l'efficacité énergétique et de la gestion axée sur la demande, nous pensons qu'il existe des possibilités grâce à ce genre de partenariat d'élargir certains créneaux de marché, comme celui des véhicules au gaz naturel, et d'améliorer l'efficacité des partenariats dans le secteur de l'innovation et du développement technologique. Je le répète, il s'agit de deux domaines où nous constatons que le gouvernement est ouvert à la considération de ces approches.

Les avantages potentiels de ces efforts sont assez évidents. Nous sommes en mesure d'aider le gouvernement à améliorer la portée de ses programmes en lui permettant de s'adresser directement aux consommateurs. Nous pouvons améliorer leur efficacité grâce à notre expérience. Enfin, le gouvernement peut démontrer son leadership en créant des programmes susceptibles d'aider les Canadiens à relever le Défi d'une tonne.

Il est évident que l'industrie ressent le besoin d'agir et de donner l'impression qu'elle agit en vue de respecter les objectifs environnementaux. C'est un domaine dans lequel nous pensons pouvoir réussir. Nous pouvons décupler nos efforts grâce au financement conjoint, et dans le processus, améliorer le service à la clientèle. Plus nous travaillerons avec nos consommateurs en vue d'améliorer l'efficacité de leur énergie et de leur utilisation de l'énergie, et plus nous améliorerons le service que nous leur fournissons.

En résumé, nous pensons qu'il est important que le gouvernement adopte une approche globale dans ses rapports avec les industries en vue de réduire les gaz à effet de serre. Autrement dit, il ne suffit pas d'examiner ce que nous pouvons faire pour réduire nos propres émissions, mais aussi il faut envisager ce que toutes les industries peuvent faire à cet égard, et travailler de concert avec elles, avec les fournisseurs ou encore, dans notre cas, avec les consommateurs. Si nous voulons réussir dans ce domaine, nous n'aurons pas le choix de fonctionner de cette manière. Le gaz naturel a sa place dans un avenir sans pollution, que ce soit à court ou à long terme, pourvu que nous parvenions à maintenir un équilibre entre l'offre et la demande. Enfin, les résultats les plus efficaces devraient provenir de nos efforts auprès des consommateurs.

Le sénateur Christensen: J'aimerais poser une question concernant l'offre et la demande, qui, bien entendu, revêtent une grande importance pour l'avenir. Je suis originaire du Yukon et je m'intéresse de près au gazoduc de la vallée du Mackenzie et à

When the Alaska Highway pipeline was first proposed in 1975 or so, it was supposed to be in operation in the early 1980s, as you probably remember well. There was a pre-build done from Alberta down into the States. The concept was that the gas from Alberta would be sent to the United States and gas that came down the pipeline would replace it. Of course, we never got the pipeline.

How will that affect our inventory and long-term supply in the future? It seems to me that it could be a very big political problem.

Mr. Cleland: Is your question with regard to the pre-build itself?

Senator Christensen: The pre-build was in Alberta. The deal was that gas from Alberta would be sent to the United States. When gas came down from Alaska, Alberta would use it.

Mr. Cleland: That was obviously filled up and additional pipeline capacity has gone into place with the Alliance pipeline. There is spare capacity to take gas out of Western Canada. The gas from the Mackenzie Delta first, and then from Alaska, will readily meet Alberta's needs, but clearly much of it will continue through to the U.S. market.

Senator Christensen: Who will have first demand on that gas coming from Alaska over the long term?

Mr. Cleland: The glib answer would be that it is a marketplace and whoever steps up and pays the price will have it. That has worked for the last 15 years. There is no reason to believe that Canadians would face anything like a shortage of gas.

Senator Christensen: Could that not be the case? Those Alberta fields have been bled down over the years with the pre-build, and the gas from Alaska will not be replacing that.

Mr. Cleland: In effect, the gas coming from the North will simply come into the Alberta pool. Think of it that way. I am not using the word "pool" in the technical sense, but it comes into the Alberta space. Some of it will be taken off on the TransCanada PipeLine system.

Senator Christensen: That would be the Mackenzie gas, but I am thinking of the Alaska gas.

Mr. Cleland: The likelihood is that it will come down into northern Alberta or possibly northern B.C. The likelihood is highest that it will come in and be part of the overall supply coming into Alberta.

celui de la route de l'Alaska. Lorsque l'on a proposé pour la première fois la construction du gazoduc de la route de l'Alaska, vers 1975, il était supposé être en exploitation au début des années 80, comme vous vous en rappelez sans doute. On a construit un premier tronçon, de l'Alberta jusqu'aux États-Unis. Le concept de départ était que le gaz de l'Alberta serait transporté à destination des États-Unis, et que le gaz qui proviendrait du nord viendrait plus tard le remplacer. Bien entendu, ce gazoduc n'a jamais vu le jour.

Quelles seront les répercussions de cette décision de ne pas construire le gazoduc sur notre offre actuelle et à long terme dans le futur? Il me semble que cela pourrait devenir un problème politique de très grande envergure.

M. Cleland: Est-ce que votre question porte sur la construction du tronçon lui-même?

Le sénateur Christensen: Le premier tronçon a été construit en Alberta. Il était question de transporter le gaz de l'Alberta à destination des États-Unis. Et lorsque l'on aurait entrepris l'extraction du gaz de l'Alaska, l'Alberta aurait pu l'utiliser.

M. Cleland: Évidemment, ces gazoduc sont pleins et une capacité additionnelle a été mise en place avec le gazoduc de l'Alliance. Il existe une capacité de réserve permettant de transporter le gaz à partir de l'Ouest canadien. Le gaz du delta du Mackenzie, en premier lieu, puis celui de l'Alaska pourront répondre aux besoins de l'Alberta, mais il est clair que la majorité de cette production sera acheminée vers le marché américain.

Le sénateur Christensen: Qui aura la priorité en ce qui concerne la demande pour ce gaz en provenance de l'Alaska, à long terme?

M. Cleland: Il est facile de répondre que nous évoluons dans une économie de marché, et que ceux qui sont prêts à payer le prix pourront bénéficier du produit. C'est ainsi que les choses fonctionnent depuis 15 ans. Il n'y a aucune raison de penser que les Canadiens pourraient devoir affronter une pénurie de gaz.

Le sénateur Christensen: Est-ce que ça ne pourrait pas être une éventualité? Les champs bitumineux albertains sont exploités depuis des années et leur produit est acheminé dans ce tronçon de gazoduc, et ce n'est pas le gaz de l'Alaska qui va venir le remplacer.

M. Cleland: En effet, le gaz en provenance du Nord viendra tout simplement rejoindre le réservoir albertain. Essayez d'imaginer les choses de cette façon. Je n'utilise pas le mot «réservoir» dans son sens technique, mais plutôt pour expliquer que le gaz est acheminé dans le territoire albertain. Une partie sera prélevée à partir du gazoduc de TransCanada PipeLines.

Le sénateur Christensen: Cela concerne le gaz de la vallée du Mackenzie, mais moi je parle du gaz de l'Alaska.

M. Cleland: Selon toute vraisemblance, ce gaz prendra la direction du sud en passant par le nord de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique. Il est tout probable que ce gaz viendra rejoindre l'offre globale en Alberta.

Senator Christensen: Do you have any updated knowledge or experience on LNG tankers and the technology? How is that progressing? Is that becoming a more feasible way of transporting gas as opposed to pipelines with the new technology?

Mr. Cleland: It is unlikely that LNG would be more economic where you have a readily available overland route. The energy penalty in liquefying natural gas is so high. On the other hand, at prices such as we have had in the last couple of years, LNG technology is economic. The big issues are building terminals, the time lags and the risk involved in that, and perceptions of risk and, if you will, the "not in my back yard" problems that you are likely to encounter.

Senator Christensen: With Alaska gas, as the cost comes down for LNGs it may in fact get to the point where it would be cheaper to bring it down into Valdez. We could have a terminal there and just bring it down the West Coast as opposed to building that long pipeline.

Mr. Cleland: I believe that the proponents have examined that option, but as I understand it — and I am not an expert — currently, the overland route through Canada is still the more economic choice.

The Chairman: Any overland route — whichever is chosen — will as a matter of practicality link up with the head of the supply line at the top of B.C. and go through Alberta. There is no other way to get the gas anyway.

Mr. Cleland: You can come down through the Duke system in B.C. or through the Nova System in Alberta, but that is it.

The Chairman: One way or another, that is the way it has to go.

Senator Milne: I have a couple of points for clarification. In your brief on page 9, you say that the majority of emissions — .89 megatons — are fugitive, unintentional leaks. On the following page, you say that over two-thirds of the emissions associated with natural gas use are at the burner tip.

Mr. Cleland: Some of the numbers are missing from the presentation. That would be of the total emissions associated with natural gas going right upstream to the production.

Senator Milne: Which is correct?

Mr. Cleland: The .89 is a very small part of the overall.

Senator Milne: You said it was a majority, did you not?

Le sénateur Christensen: Possédez-vous des connaissances à jour ou de l'expérience en ce qui concerne les transporteurs de GNL et cette technologie? Comment cette technologie évolue-t-elle? Est-ce que cette nouvelle technologie n'est pas en train de surpasser les gazoducs et de devenir un moyen plus facile de transporter le gaz?

M. Cleland: Il est peu probable que les transporteurs de GNL soient plus économiques alors qu'il existe déjà une voie terrestre très accessible. La perte d'énergie qui résulte de la liquéfaction du gaz naturel est très élevée. En revanche, étant donné les prix qui ont cours depuis quelques années, la technologie du GNL est économique. Les grands problèmes sont liés à la construction de terminals portuaires, au délai nécessaire à la regazéification et au risque qui en découle ainsi qu'aux perceptions de ce risque et, si vous voulez, à l'attitude «pas dans ma cour».

Le sénateur Christensen: Au fur et à mesure que les coûts diminuent pour la production de GNL, il se peut que nous en arrivions au point où il sera peut-être moins coûteux de transporter le gaz de l'Alaska jusqu'à Valdez. Nous pourrions y construire un terminal portuaire et l'acheminer tout simplement le long de la côte Ouest plutôt que de construire ce long gazoduc.

M. Cleland: Je crois que les auteurs du projet ont déjà examiné cette option, mais si je comprends bien — et je ne suis pas un expert — actuellement, la route terrestre d'un bout à l'autre du Canada est toujours le choix le plus économique.

Le président: N'importe quelle route terrestre — peu importe celle qui sera choisie — devra, pour des raisons d'ordre pratique, avoir une liaison avec la canalisation d'amenée au nord de la Colombie-Britannique et traverser l'Alberta. De toute façon, il n'existe pas d'autre moyen d'y acheminer le gaz.

M. Cleland: Il est possible d'acheminer le gaz par l'entremise du réseau Duke en Colombie-Britannique ou encore par les canalisations de la société Nova en Alberta, mais ce sont les seuls moyens.

Le président: D'une manière ou d'une autre, c'est le seul chemin qu'il peut prendre.

Le sénateur Milne: J'aurais besoin de quelques précisions. Dans votre mémoire, à la page 9, vous affirmez que la majorité des émissions — 0,89 mégatonne — sont des émissions fugitives, autrement dit, des fuites imprévues. À la page suivante, vous dites que les deux tiers de ces émissions sont associées à l'utilisation du gaz naturel et produites à la sortie d'un brûleur.

M. Cleland: Il manque des chiffres dans mon exposé. Ce chiffre correspond à la totalité des émissions associées au gaz naturel en amont jusqu'à la production.

Le sénateur Milne: Quel est le bon chiffre?

M. Cleland: Cette fraction de 0,89 représente une très petite part du total.

Le sénateur Milne: N'avez-vous pas dit qu'il s'agissait de la majorité des émissions?

Mr. Cleland: No. The majority of the emissions from the system overall, including transmission and production — that is, if you add all of those up.

Senator Milne: From point A to point B, with point B being the burner tip?

Mr. Cleland: That is correct.

Senator Milne: It is in between.

Mr. Cleland: The emissions from the downstream part of the industry, which is what my association represents, is only that one megaton of emissions, which is a very small fraction of the total.

Senator Milne: The rest is at the burner tip. Incomplete combustion.

Mr. Cleland: Yes, or even complete combustion. CO₂ is an inevitable consequence.

Senator Milne: I am curious about the map that you have on page 4. Some of the arrows going down into the United States seem to be dotted; others are clear. The TransCanada Pipeline, TCPL, system starts at the Saskatchewan border. I know there is a major pipeline going straight south from there, from about Cabri, Saskatchewan, but to the east in Saskatchewan is there one proposed, or an actual one or a different system?

Mr. Cleland: I apologize for being a little vague on this, but it is a schematic map. It is really indicative. You have the Alliance Pipeline, so you have more than one pipeline going into the U.S.

Senator Milne: In relation to that 1024 billion cubic feet in Eastern Ontario, there seems to be a line there going down through the Niagara area and another line going down to the United States, the Iroquois line in Eastern Ontario. How much is going down through the Iroquois line right now?

Mr. Cleland: I do not have the number handy, but I can get it for you.

Senator Milne: I am a little curious because my husband was in charge of its construction.

Mr. Cleland: I will definitely follow up and let you know.

The Chairman: When you follow up with the senator's curiosity, would you let the clerk know the answer to the question as well?

Senator Milne: You have indicated that 56 per cent of our gas now being exported, by the time they finish the Sable Island gas line down through New Brunswick there will be much more. How much more is it?

Senator Buchanan: Which one are you talking about?

Senator Milne: The Sable Island.

M. Cleland: Non. La majorité des émissions produites par l'ensemble du système, y compris le transport et la production — c'est-à-dire, si vous additionnez le tout.

Le sénateur Milne: Du point A au point B, le point B étant la sortie du brûleur?

M. Cleland: C'est exact.

Le sénateur Milne: C'est entre les deux points.

M. Cleland: Les émissions du secteur en aval de l'industrie, que mon association représente, ne comptent que pour une mégatonne d'émissions, ce qui correspond à une très petite fraction du total.

Le sénateur Milne: Le reste des émissions se retrouvent à la sortie du brûleur. En raison de la combustion incomplète.

M. Cleland: Oui, ou même de la combustion complète. La production de CO₂ est une conséquence inévitable.

Le sénateur Milne: Je suis curieuse au sujet de la carte qui figure à la page 4. Certaines flèches en direction des États-Unis sont hachurées; les autres non. Les canalisations de TransCanada Pipeline, TCPL, commencent aux limites de la Saskatchewan. Je sais qu'il y a un gazoduc de grande envergure qui descend directement au sud à partir de là, soit de Cabri, en Saskatchewan, mais en direction de l'est en Saskatchewan y a-t-il quelque chose de prévu, ou encore existe-t-il un réseau existant ou différent?

M. Cleland: Je m'excuse d'être un peu vague, mais il s'agit d'une carte schématique. Elle est seulement à titre indicatif. Il y a aussi le gazoduc de l'Alliance, donc il y a plusieurs gazoducs à destination des États-Unis.

Le sénateur Milne: En ce qui concerne cette production de 1 024 milliards de pieds cubes dans l'est ontarien, il me semble qu'il y a une canalisation qui part de la région de Niagara et une autre à destination des États-Unis, soit la canalisation Iroquois dans l'est de l'Ontario. Quelle est la quantité de gaz transportée dans la canalisation Iroquois à l'heure actuelle?

M. Cleland: Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je peux vous le fournir plus tard.

Le sénateur Milne: Je suis un peu curieuse parce que mon mari a assumé la responsabilité de cette construction.

M. Cleland: Je vais me renseigner et vous revenir là-dessus.

Le président: Lorsque vous serez en mesure de satisfaire la curiosité du sénateur, pourriez-vous transmettre l'information à la greffière aussi?

Le sénateur Milne: Vous avez mentionné que nous exportons déjà 56 p. 100 de notre gaz à l'heure actuelle, et que lorsque l'on aura terminé la construction de la canalisation d'alimentation de l'île de Sable qui traverse le Nouveau-Brunswick on en exportera encore davantage. À combien estimez-vous ce volume d'exportation?

Le sénateur Buchanan: De quelle canalisation est-ce que vous parlez?

Le sénateur Milne: De celle de l'île de Sable.

Senator Buchanan: It is already into Massachusetts.

Senator Milne: There is another line going through New Brunswick too.

Senator Buchanan: Not yet.

Senator Milne: Is that the one that is proposed?

Senator Buchanan: Yes, that is proposed, if the second phase of Sable goes through, which it will.

Senator Milne: You are guaranteeing it, are you? Certain people will be very interested.

Do we export too much natural gas right now? With the diminution of the fields in Alberta, do you see that we will start relying on Sable Island gas? Will we rely on gas from other sources? What should Canada be doing to take a long-distance view of how much we are exporting, how much we will need ourselves in the future, and how we can increase our own usage of natural gas — a cleaner burning fuel — particularly in cars and in large industrial set-ups?

Mr. Cleland: There are several parts to the question. First, are we exporting too much gas? I would say no. Another way of looking at it is how much more do we now produce in Canada compared to 15 years ago before deregulation and before free trade? We now produce well over 6 trillion cubic feet, which is somewhere between double and triple what we produced previously.

I would argue that that deregulation framework and that free trade framework has been extremely effective at drawing investment into the industry and ensuring that we are developing the resources we have. In the future, I suspect we will need sources for the North. We will need Mackenzie Valley and Alaska. We will need coal bed methane. We will need East Coast offshore. Eventually, quite possibly, LNG will come into Canada and certainly LNG will come into the United States.

To go back on what was achieved in 1985 through to 1990, I think, would be extremely difficult at this point. It has served us well and I think it will continue to do so.

Senator Milne: The free trade agreement guarantees the amount of gas that we must provide to the United States, I understand.

Mr. Cleland: Not as such. It provides that in the event that the Government of Canada chose to restrict gas production for resource conservation reasons, we would have to ensure the availability of the same proportion to the United States.

Le sénateur Buchanan: Elle se rend déjà jusqu'au Massachusetts.

Le sénateur Milne: Il y a une autre canalisation qui traverse le Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Buchanan: Pas encore.

Le sénateur Milne: Est-ce que c'est celle-ci qui est proposée?

Le sénateur Buchanan: Oui, cette canalisation fait l'objet d'une proposition, si la phase II de l'île de Sable voit le jour, et je ne vois pas pourquoi elle n'y arriverait pas.

Le sénateur Milne: Vous le garantissez, n'est-ce pas? Certains se montreront très intéressés.

Trouvez-vous que nous exportons de trop grandes quantités de gaz naturel actuellement? Avec la diminution dans les champs de sable de l'Alberta, prévoyez-vous que nous devons commencer à compter sur le gaz de l'île de Sable? Devrons-nous faire appel à d'autres sources d'alimentation en gaz? Que devrait faire le Canada pour se doter d'une vision à long terme lui permettant de déterminer la quantité exportée actuellement, celle dont nous aurons besoin dans le futur, et comment procéder pour accroître notre propre utilisation du gaz naturel? Ben faire un combustible qui pollue moins — particulièrement dans les automobiles et les grandes industries?

M. Cleland: Votre question comporte plusieurs volets. Premièrement, exportons-nous de trop grandes quantités de gaz? Je ne pense pas. Il y a un autre moyen d'envisager la situation qui consiste à déterminer combien nous produisons aujourd'hui au Canada par rapport à il y a quinze ans avant la déréglementation et le libre-échange. Nous produisons actuellement au-delà de 6 billions de pieds cubes, soit entre le double et le triple de ce que nous produisions auparavant.

Je dirais que la déréglementation et le libre-échange ont permis d'établir un cadre extrêmement efficace pour attirer les investissements dans l'industrie et pour favoriser le développement des ressources que nous possédons. Dans le futur, je m'attends à ce que nous ayons besoin de ressources pour le nord. Nous aurons besoin du gaz de la vallée du Mackenzie et de celui de l'Alaska. Nous aurons besoin du méthane de gisements houillers. Nous aurons besoin du gaz provenant des installations de forage en mer de la côte Est. Et, au bout du compte, il est très possible que le GNL fasse son entrée au Canada, et très certainement aux États-Unis.

Il serait, à mon avis, extrêmement difficile de revenir à la situation qui s'est présentée entre 1985 et 1990. Cette situation nous a été favorable, et je pense qu'elle continuera de l'être.

Le sénateur Milne: Je crois comprendre que l'accord de libre-échange garantit le volume de gaz que nous devons livrer aux États-Unis.

M. Cleland: Pas tout à fait. L'accord prévoit que dans l'éventualité où le gouvernement du Canada déciderait de restreindre la production de gaz pour des motifs de conservation des ressources, il faudrait prendre des mesures pour garantir un approvisionnement dans les mêmes proportions à destination des États-Unis.

Senator Milne: It is the same proportion and not the same amount then.

Mr. Cleland: It is definitely not the same amount. That is an important distinction.

Senator Milne: Will that affect our ability to use natural gas to achieve our Kyoto goals?

Mr. Cleland: To the extent there is tightness in gas markets — which we are seeing right now — and consequent effects on price, it certainly will affect consumer choices, whether that is industrial consumers or residential consumers, or builders of power generation. To that extent it will have some impact.

Our view is that the appropriate choice is for governments to do everything possible to increase the availability of supply — supply in a North American context. Again, using the term “pool,” it is really a one-market pool. The price will be set in that context. One way or another, Canadians will be looking at prices that are determined in a North American context.

The Chairman: Those rates are in every case regulated as to the percentage of profit that your members can obtain from the operation. Is that correct?

Mr. Cleland: Our business is transportation. We are regulated slightly differently, depending on the province, as to the rates we can charge.

Senator Cochrane: I read an online article by Roma Luci in *The Globe and Mail* about a meeting that occurred in Washington today. I quote:

Demand for natural gas in North America will exceed existing supplies, the head of TransCanada Corp told a U.S. government committee in Washington today.

“We believe natural gas from Canada’s North and from Alaska, as well as liquefied natural gas, are all required in the next decade if North America is to have competitive gas prices,” ...

“We estimate natural gas demand growth of more than 15 billion cubic feet per day by 2012, but supply growth from traditional North American sources is not expected to be more than 5 billion cubic feet per day.”

Would you like to comment on that?

Mr. Cleland: I am aware of the report, and I do not think I could comment on the precise accuracy of those numbers. I am not certain what numbers Mr. Hal Kvisle is working with there. However, the orders of magnitude seem right.

Le sénateur Milne: Donc, la même proportion, mais pas nécessairement le même volume.

M. Cleland: Nous ne garantissons absolument pas le même volume. C’est une distinction importante à faire.

Le sénateur Milne: Est-ce que cela aura une incidence sur notre capacité d’atteindre nos objectifs en ce qui concerne le Protocole de Kyoto?

M. Cleland: Dans la mesure où l’on ressentira un resserrement dans les marchés du gaz — ce que nous sommes à même de constater en ce moment — et les répercussions sur les prix, il est certain que cela aura un effet sur les consommateurs, qu’il s’agisse de ceux du secteur industriel ou résidentiel, ou des constructeurs de centrales énergétiques. Dans cette mesure, oui cela aura des répercussions.

À notre avis, il appartient aux administrations de faire les bons choix afin de tout mettre en oeuvre pour accroître la disponibilité de l’offre — l’offre dans le contexte nord-américain. Je le répète, l’utilisation du terme «réservoir» fait référence au fait que l’on constituera un réservoir à marché unique. Les prix seront établis dans ce contexte. Donc, d’une manière ou d’une autre, les Canadiens devront payer les prix qui seront fixés dans le contexte nord-américain.

Le président: Ces prix sont de toute façon réglementés en fonction du pourcentage de bénéfice réalisé par vos membres dans l’exercice de leurs activités. N’est-ce pas?

M. Cleland: Nous nous occupons du transport. Nous sommes soumis à une réglementation un peu différente, selon la province, en ce qui a trait aux prix que nous pouvons exiger.

Le sénateur Cochrane: Je vais vous lire un article rédigé par Roma Luci dans *The Globe and Mail* au sujet d’une réunion qui s’est tenue à Washington aujourd’hui. Je cite:

À Washington, aujourd’hui, un dirigeant de TransCanada Corp. a déclaré devant un comité du gouvernement américain que la demande pour le gaz naturel va excéder les stocks existants en Amérique du Nord.

«Nous pensons que pour conserver des prix concurrentiels en Amérique du Nord, au cours de la prochaine décennie, nous aurons besoin du gaz naturel du nord canadien et de l’Alaska, de même que du gaz naturel liquéfié,» [...]

«Nous estimons que la demande en gaz naturel croîtra de plus de 15 milliards de pieds cubes par jour d’ici 2012, mais que la croissance de l’offre en provenance des sources traditionnelles nord-américaines ne devrait pas être supérieure à 5 milliards de pieds cubes par jour».

Voulez-vous faire des commentaires sur cet article?

M. Cleland: J’ai pris connaissance de l’existence de ce rapport, mais je ne pense pas être en mesure de faire de commentaires en ce qui concerne la précision de ces chiffres. J’ignore exactement quels sont les chiffres utilisés par M. Hal Kvisle dans ce rapport. Néanmoins, les ordres de grandeur me semblent justes.

One important distinction is that he talks about supplies available from "traditional" North American sources — that may not include coal-bed methane and it may not include the North. Therefore, there are some sources that have not been accounted for.

The demand growth sounds approximately right. The message you should probably take from that is that we will need our traditional sources and we will need a number of non-traditional sources so that we can keep up to the demand.

Senator Cochrane: I am from the East and not among the 5 million consumers of natural gas — not by choice but because my region is Newfoundland. I wonder how the cost of natural gas compares to other energy sources for the average consumer in Canada?

Mr. Cleland: Generally speaking, for space heating in most regions it is the most economic alternative. It is a little tougher in Quebec where it competes against very low-cost electricity.

For other applications such as hot water heating, the fuel cost is competitive, although the water heaters are more expensive. That is a tougher market for our industry to penetrate. Generally speaking, for space heating — which is the big part of the market — natural gas is the economic choice. On the other hand, the prices that we have today make it a bit tougher.

Senator Cochrane: For the local consumer it is on par.

Mr. Cleland: It is better than on par because it is a cleaner option than fuel oil and definitely a preferable option to electricity, in most regions.

Senator Cochrane: What are your projections in terms of expansion?

Mr. Cleland: I am not sure that I can comment on that because my industry represents the local distribution segment of the industry and not long-distance transmission. I am not sure what the current economics are in terms of extension of the transmission system farther east in Quebec or North in New Brunswick or Prince Edward Island. The economics have not proven favourable. With some questions around supplies from Sable Island — although I hope Senator Buchanan is right that it will be resolved soon — it is hard to know just what the prospects are. Newfoundland, of course, is extremely difficult because there is a great deal of gas but it is a long way offshore and hard to access.

Senator Merchant: In respect of natural gas climate change, which is our concern, you put the emphasis on consumption and the consumer. There are industrial consumers and residential

Une distinction importante à faire est qu'il mentionne l'offre disponible à partir des sources «traditionnelles» en Amérique du Nord — ce qui ne comprend pas nécessairement le méthane de gisements houillers et le gaz du Nord. Par conséquent, certaines sources n'ont pas été prises en compte.

La croissance de la demande me semble à peu près réaliste. Le message à retirer de cette déclaration est selon moi que nous devons compter sur nos sources traditionnelles ainsi que sur des sources non traditionnelles pour pouvoir répondre à la demande.

Le sénateur Cochrane: Je suis originaire de l'Est et je ne compte pas parmi les 5 millions de consommateurs du gaz naturel — pas par choix, mais parce que je suis de Terre-Neuve. Je me demande quel est le coût du gaz naturel par rapport aux autres sources d'énergie pour le consommateur moyen au Canada?

M. Cleland: De façon générale, en ce qui concerne le chauffage des locaux, dans la plupart des régions, il s'agit de la ressource la plus économique. C'est un peu plus difficile au Québec où nous sommes en concurrence avec une électricité à très faible coût de revient.

En ce qui concerne le chauffage de l'eau chaude, le coût du combustible est concurrentiel, mais les chauffe-eau sont plus chers. Ce marché est plus difficile à pénétrer pour notre industrie. De façon générale, en ce qui concerne le chauffage des locaux — qui représente la grande part du marché — le gaz naturel est le choix le plus économique. En revanche, étant donné les prix qui ont cours aujourd'hui, les choses sont un peu plus difficiles.

Le sénateur Cochrane: Pour le consommateur local, c'est comparable.

M. Cleland: Non, c'est mieux, parce que le gaz naturel est une option moins polluante et certainement un meilleur choix que l'électricité, dans la plupart des régions.

Le sénateur Cochrane: Que prévoyez-vous en ce qui a trait à l'expansion?

M. Cleland: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre parce que mon industrie représente le segment de la distribution locale du secteur, et non le transport sur de grandes distances. J'ignore à combien on estime actuellement les coûts rattachés au prolongement du réseau de transport plus loin dans l'est au Québec ou encore au nord du Nouveau-Brunswick ou à l'Île du Prince-Édouard. Mais je pense que ces coûts ne se sont pas révélés favorables. Étant donné les questions en suspens concernant les stocks de l'île de Sable — même si j'espère que le sénateur Buchanan ne se trompe pas en disant que les difficultés vont être aplanies — il est difficile de prévoir quelles sont les perspectives. La région de Terre-Neuve comporte, bien entendu, d'énormes difficultés, parce que les stocks sont énormes, mais qu'ils se trouvent à une grande distance au large et qu'ils sont difficiles d'accès.

Le sénateur Merchant: En ce qui concerne les changements climatiques liés au gaz naturel, qui sont l'objet de notre préoccupation, vous insistez sur la consommation et les

consumers. I would like to know about the latter because of the targets that have been set for the individual saving.

You said that consumers need to play a key role and that government and the natural gas industry need to provide support. Could you elaborate on the kind of support that you would provide to individual consumers?

Mr. Cleland: Yes. Several of our members already have DSM programs of one kind or another — although some are more extensive than others depending on how the regulators treat it and the wide variety of programs. If you wish, I could provide you with testimony that Enbridge Gas Distribution Inc. provided to the Ontario Energy Board in December 2002. It provides quite a bit of detail on exactly what the programs are. That may be of interest and is in the public domain.

However, the support ranges across the board. There are small incentive programs to reduce the cost of converting to high-efficiency furnaces. Information programs with a variety of partners — energy service companies and others — ensure that consumers have the information they need to deal with the proper installation and use of equipment — for example, installation and setting of programmable thermostats at appropriate levels. There is a wide range of programs involving many partners.

Senator Merchant: To get consumers to comply, the transition has to be almost seamless. If it requires too much effort, I wonder whether consumers will do it. We could have great plans in place but the consumers may not comply.

Mr. Cleland: It is a difficult challenge. If you look at the numbers that we showed you, you could convert those to dollars per ton of CO₂ for the Enbridge program overall. Those numbers are, by any standard, very good for demand-side management programs but they are more than double the government's ceiling price for CO₂ credits.

The difference is that they are real, they are in Canada, they are changing the actual capital stock in Canada and they have more enduring effects, therefore it is probably worth it. The best numbers are at the industrial level where the customers are bigger, transaction costs are lower, and there are opportunities to get the effects. It is more expensive at the commercial level and it is very expensive at the consumer level. You are absolutely right: Consumers do not pay much for their energy and they do not pay attention to it as a consequence.

The Chairman: They are beginning to pay attention now.

consommateurs. Il y a des consommateurs industriels et des consommateurs résidentiels. J'aimerais que vous nous parliez de ces derniers, parce que des objectifs ont été fixés en vue de permettre des économies individuelles.

Vous avez déclaré que les consommateurs doivent jouer un rôle clé et que le gouvernement et le secteur du gaz doivent les soutenir. Pourriez-vous élaborer un peu sur ce soutien que vous pourriez fournir aux consommateurs individuels?

M. Cleland: Oui. Plusieurs de nos membres se sont déjà dotés de programmes de GAD, de différentes natures. Certains sont plus complets que d'autres, suivant le traitement des organismes de réglementation et compte tenu de la brochette très variée de programmes. Si vous le souhaitez, je pourrai vous fournir le mémoire qu'a soumis Enbridge Gas Distribution Inc. à la Commission de l'Énergie de l'Ontario en décembre 2002. Vous y trouverez une description assez détaillée de ces programmes. C'est un document du domaine public qui pourrait vous intéresser.

Le soutien varie énormément d'un programme à l'autre. Certains petits programmes d'encouragement visent à réduire le coût de conversion des chaudières à haut rendement. D'autres programmes qui mettent à contribution divers partenaires — notamment, des entreprises de services éconergétiques — permettent de transmettre de l'information aux consommateurs pour qu'ils fassent une installation et une utilisation conformes de l'équipement — par exemple, l'installation et le réglage des thermostats programmables au niveau recommandé. Bref, les programmes sont multiples et ils requièrent la participation de nombreux partenaires.

Le sénateur Merchant: Pour convaincre les consommateurs de se conformer, la transition doit être à toutes fins utiles transparente. Si elle demande trop d'efforts, je doute que les consommateurs soient intéressés. Nous aurons beau mettre les meilleurs plans en place, il n'est pas dit que les consommateurs prendront le train.

M. Cleland: C'est un lourd défi. Vous pouvez faire l'exercice de convertir les chiffres que nous vous avons soumis en dollars par tonne de CO₂ pour l'ensemble du programme Enbridge. De quelque point de vue que l'on se place, ces chiffres sont excellents pour ce qui est des programmes de gestion axée sur la demande, mais ils représentent plus du double du prix plafond fixé par le gouvernement pour les crédits de CO₂.

Seulement, ce sont des chiffres réels, qui dénotent une réalité canadienne, et qui ont une incidence durable sur notre capital national. Le jeu en vaut vraiment la chandelle. Les meilleurs chiffres se trouvent à l'échelon industriel, où les consommateurs sont plus gros, les coûts des transactions moins élevés et où il existe de réelles possibilités d'obtenir les effets désirés. C'est plus cher dans le secteur commercial, et encore plus cher à l'échelon individuel. Vous avez tout à fait raison: comme les consommateurs ne paient pas beaucoup pour l'énergie, ils ne portent pas attention aux conséquences.

Le président: Ils commencent à faire attention.

Mr. Cleland: They pay attention in spurts and that is the problem. The effort does not seem to last because of price spikes — which they notice — and then the price drops.

The Chairman: In the global sense, natural gas used to be, at least in Alberta, absurdly cheap — it was not a significant part of anyone's monthly expense. It is now a significant part of many monthly expenses. The cost has gone up for the consumer.

Senator Finnerty: Recently, some committee members travelled to California to hear some of their ideas about energy efficiency. We met with Pacific Gas and Electric to discuss the success of their efforts to promote energy efficiency to residential customers. Do you agree with their contention that because they have regular contact with the consumers, utilities are the best entity to take the lead in promoting energy efficiency?

California energy programs are funded by a surcharge on all utility bills. That provides considerable financial support that is sustained from year to year. What do you think about that approach in Canada?

Mr. Cleland: In response to the first part of your question, I would say that it is true — potentially, for electric utilities as well. We are at the customer's door every month with our bills or through service calls and so on. We are familiar with the customers and their energy-use patterns. We are familiar with the kind of equipment they have. There are all sorts of reasons why we are very well placed to, if not take the lead, certainly take a large part of that effort.

That is why we are working with Natural Resources Canada. Already, several of my members are working with Natural Resources Canada to do these partnership arrangements for exactly that reason. Between industry and government, we have a lot of information and a lot of ability to come up with the most cost-effective ways of doing it.

As to whether or not we would advocate a surcharge, I am not sure I can comment on this specific mechanism. However, regulators — such as the Ontario Energy Board, which accounts for DSM programs in the rate base — need to set up appropriate incentive arrangements for the industry to take some of these actions. After all, what we are doing by virtue of these actions is reducing our throughput. To make that a reasonable proposition from the investors' perspective, there must be some incentive to do it.

The Chairman: Is not part of the incentive the reduction of your under-supply problem?

Mr. Cleland: If you could get those kinds of effects in the near-term, that is correct. There is probably a lag problem there; the under-supply problem is really the next year or two years at its worst. The opportunity to get big effects with consumers in that

M. Cleland: Leur intérêt vient par vagues et c'est là tout le problème. Leurs efforts ne durent pas parce que les prix tantôt montent en flèche — ce dont ils se rendent compte, B, tantôt piquent du nez.

Le président: Dans l'ensemble, le gaz naturel, du moins en Alberta, était auparavant ridiculement bon marché — c'était une dépense négligeable dans le budget mensuel. Or, pour beaucoup, il prend de plus en plus de place dans le budget. Le coût a grimpé pour le consommateur.

Le sénateur Finnerty: Récemment, des membres du comité se sont rendus en Californie pour discuter de la question de l'efficacité énergétique. Nous avons rencontré des représentants de Pacific Gas and Electric pour nous entretenir du succès de leurs efforts pour promouvoir l'efficacité énergétique auprès de leurs clients résidentiels. Êtes-vous d'accord avec cette entreprise quand elle dit que c'est parce qu'elles communiquent régulièrement avec leurs clients que les entreprises de services publics sont les mieux placées pour promouvoir l'efficacité énergétique?

En Californie, les programmes d'efficacité énergétique sont financés par une surtaxe sur toutes les factures de services publics, ce qui garantit un appui financier considérable et soutenu d'année en année. Une telle approche serait-elle applicable au Canada?

M. Cleland: Pour répondre à la première partie de la question, je dirais que oui, tout autant d'ailleurs que pour les services d'électricité. Tous les mois, nous livrons nos factures à la porte des consommateurs, nous répondons à des appels de service, et cetera. Nous connaissons bien les consommateurs et leur profil de consommation d'énergie. Toutes sortes de raisons nous mettent en excellente position, sinon pour prendre la tête, du moins pour assumer une grande partie de l'effort.

C'est d'ailleurs pour cela que nous collaborons avec Ressources naturelles Canada. Déjà, pour cette raison justement, plusieurs de nos membres travaillent avec RNC à la mise en place de contrats de partenariat. Entre l'industrie et le gouvernement, beaucoup d'information circule et nous pouvons puiser à même une immense compétence pour mettre au point des façons efficaces d'atteindre l'objectif.

En ce qui concerne la pertinence de la surtaxe, je ne peux pas vous donner de réponse définitive. Je sais cependant que des organismes de réglementation comme la Commission de l'énergie de l'Ontario, qui rend compte de l'effet des programmes de GAD par l'échelle de tarification, doivent créer des mesures d'encouragement qui convaincront l'industrie de se mettre à l'action. N'oublions pas que l'objet de ces mesures est de réduire notre production. Pour que les investisseurs soient intéressés par la proposition, il faut les en convaincre par des incitatifs.

Le président: La solution au problème de l'insuffisance de l'offre ne représente-t-elle pas une mesure incitative?

M. Cleland: Si on pouvait obtenir de tels effets à court terme, ce serait vrai. Cependant, nous sommes dans une période de latence. Le problème lié à l'offre insuffisante sera probablement réglé dans un an, deux dans le pire des cas. La capacité d'arriver à un résultat

short a time frame is limited. However, it is part of it. It is one of the things from a public policy perspective that we need to be thinking about.

The Chairman: To pursue that point, if I may, for a moment, you are no doubt familiar — because you were involved previously with the electricity industry — with the success that B.C. Hydro had with a concerted consumer-oriented program. I have a speech that I often give on this that refers to my cousin who is in the gas business. He spent three years trying to convince the customers of his company to please use less gas and explained how to do it and still do fine. B.C. Hydro did the same thing.

They were faced with an oncoming, onrushing supplier problem. They had an under-supply and over-demand. There were three ways in the gas business that they could solve that. One would be to drill new wells, which is pretty iffy; another was to build new pipelines, but the security of supply is a question and it is very expensive. The third way to meet that difference between how much gas they had and how much they needed to sell to their customers was to reduce the customer need.

They invested quite a bit of money, and in a very short time — B.C. Hydro did exactly the same thing with electricity — found that they met the shortfall between their under-supply and over-demand by reducing the demand. They won big by deferring — if not eliminating — huge capital investment. They improved their profits very substantially and their customers were happy because gas and electricity bills were a lot less. That happened in B.C. Hydro's case in about two years, if I remember correctly. You would know better than I.

Mr. Cleland: My sense is that it did not come on that fast. I would not want to dispute that because I do not have exact facts. However, I think that, in respect of B.C. Hydro's numbers, the curve from demand-side management programs probably is not that different from the one I showed you from Enbridge — in other words, a build-up period over a few years.

It is possible that they may have come on faster from the B.C. Hydro program. The only case with which I am familiar that speaks to that instantaneous effect, was in California, where there was an impending crisis — or a real crisis — and consumers were acting to conserve energy.

If you are going to get a sustained effect, it is through capital stock purchase decisions such as when you buy a new furnace. You can get an immediate effect, but it would not be sustained, by getting someone to turn down the thermostat. As soon as the crisis is over, the thermostat goes back up and the sweater comes off.

The Chairman: There are more efficient furnaces now.

significatif auprès des consommateurs en si peu de temps est très limitée. Mais oui, c'est une partie du problème. C'est l'un des aspects qu'il faudra prendre en compte dans l'élaboration d'une politique gouvernementale.

Le président: Pour poursuivre dans le même ordre d'idées, vous êtes certainement au fait — vous qui étiez auparavant dans l'industrie de l'électricité — du succès obtenu par B.C. Hydro avec son programme concerté axé sur le consommateur. Je raconte souvent la même histoire au sujet de mon cousin, qui est dans l'industrie du gaz. Il a mis trois ans pour convaincre les clients de sa société d'utiliser moins de gaz, en leur expliquant comment y arriver sans nuire à leur qualité de vie. B.C. Hydro en a fait autant.

Les deux industries prévoyaient un problème imminent et aigu d'approvisionnement. L'offre était insuffisante et la demande était excédentaire. L'industrie du gaz disposait de trois solutions possibles. La première consistait à forer de nouveaux puits, avec tout ce que cela comporte d'incertain. Une autre solution aurait été de construire de nouveaux gazoducs, sans assurance du côté de la sécurité de l'approvisionnement et moyennant un coût très élevé. La troisième façon pour combler l'écart entre l'offre de gaz et la quantité à vendre aux consommateurs consistait à réduire les besoins de ces derniers.

Ils ont investi des sommes considérables et, à très brève échéance — B.C. Hydro a fait exactement la même chose pour l'électricité B, ils ont réussi à combler la différence entre la pénurie et la demande excédentaire en réduisant la demande. Ils ont tiré un immense avantage en reportant — sinon en éliminant — d'énormes investissements de capitaux. Les profits ont sensiblement augmenté et les consommateurs étaient fort heureux de recevoir des factures de gaz et d'électricité beaucoup moins élevées. C'est ce qu'a fait B.C. Hydro voilà deux ans, si je me souviens bien. Vous le savez probablement mieux que moi.

M. Cleland: Je ne crois pas que l'issue ait été si rapide, mais je me garde de vous contredire parce que je n'ai pas les faits exacts en mémoire. Dans le cas de B.C. Hydro, la courbe des programmes de gestion de la demande n'est probablement pas très différente de celle d'Enbridge, qui figure dans le mémoire — la période de mise en place a dû s'étendre sur quelques années.

Il est possible que le programme de B.C. Hydro ait connu un succès plus rapide. À ma connaissance, le seul cas de réussite instantanée est celui de la Californie, où la crise était imminente — ou réelle — et où les consommateurs ont participé à l'effort de conservation de l'énergie.

Pour obtenir un effet durable, il faut chercher à influencer sur les décisions d'achat qui exigent un gros investissement, telle que la décision concernant l'achat d'une nouvelle chaudière. L'effet peut être immédiat, mais il ne sera pas continu, comme c'est le cas si on tente de convaincre le consommateur de baisser le thermostat. Dès que la crise est endiguée, le thermostat remonte et le pull disparaît.

Le président: On trouve des chaudières plus efficaces maintenant.

Mr. Cleland: Yes. It is an interesting question because there may be cases where the curve comes on faster; but, typically, it would be more like the Enbridge curve.

The Chairman: We will be hearing from B.C. Hydro next week, so we can direct questions there.

Senator Buchanan: I want to welcome our two witnesses and tell the committee that both of them have great experience with Nova Scotia.

Michael Cleland, if you want to go back — in Nova Scotia we signed the first offshore federal-provincial agreements — three years before Newfoundland, by the way.

Senator Cochrane: Who was the premier at that time?

Senator Buchanan: I was the premier and I signed the documents. In 1986, we signed the second document; the first was with Prime Minister Trudeau, the second with Prime Minister Mulroney. Both of those great documents had been negotiated through the expertise of our people in the Nova Scotia Department of Energy and the Nova Scotia Department of Development. Through all of those years, Michael Cleland was with the Nova Scotia Department of Development. That is why these two witnesses are so expert to have before us today.

Heritage Gas has finally signed a contract to distribute gas in Nova Scotia, but it will only be distributing through central Nova Scotia, through the Strait of Canso and those areas. The municipalities in the Strait of Canso area also have a contract to do distribution. As of this date, there will be no distribution to Cape Breton, but I think that will be solved in a few years — not only if we have more gas coming to shore but also if they can overcome some of the problems of the pipeline to industrial Cape Breton.

It is interesting to note that we do not, unfortunately, mine coal in Cape Breton any longer. However, we still generate about 1,000 megawatts of electricity using coal. It is profoundly irritating to Cape Bretoners to go through the Strait of Canso and see those huge mounds of coal that are now imported from Colombia and from Hampton Roads in the United States, and then shipped by truck and train down to Cape Breton to the generating plants. Our hope, as you know, is that within not too many years, we can start to convert those coal plants in Cape Breton to natural gas as more natural gas comes on.

It is interesting also to note that, in answer to Senator Milne's question about the pipeline, we have had for four years now a major pipeline from Nova Scotia through New Brunswick and to Dracut, Massachusetts. We are delivering anywhere between 400 and 500 million cubic feet per day to the northeastern United States.

Do you know the sad thing about it? I delivered a paper to the Canada-U.S. Parliamentary Association three weeks ago. A number of Americans in the House of Representatives and the Senate who were there from the northeast had no idea that, in the

M. Cleland: Oui. C'est une question intéressante parce qu'il arrive effectivement que la courbe bouge plus vite; cependant, dans la majorité des cas, elle suit celle d'Enbridge.

Le président: Nous recevrons des témoins de B.C. Hydro la semaine prochaine; nous pourrions leur poser ces questions.

Le sénateur Buchanan: J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos deux invités et informer mes collègues du comité que tous deux possèdent une très vaste expérience de la Nouvelle-Écosse.

Michael Cleland, si vous voulez bien, je vais retourner en arrière — la Nouvelle-Écosse a signé le premier accord fédéral-provincial d'exploitation extracôtière, trois ans avant Terre-Neuve, soit dit en passant.

Le sénateur Cochrane: Qui était premier ministre à cette époque?

Le sénateur Buchanan: J'étais premier ministre et j'ai signé les documents. En 1986, nous avons signé le deuxième document — nous avons signé le premier avec le premier ministre Trudeau, et le deuxième avec le premier ministre Mulroney. Ces deux accords extraordinaires avaient été négociés par nos experts des ministères de l'Énergie et du Développement de la Nouvelle-Écosse. Pendant toutes ces années, Michael Cleland était au service du ministère du Développement de la Nouvelle-Écosse. Voilà pourquoi je souligne à quel point nous sommes choyés de recevoir deux témoins d'une si grande envergure.

Heritage Gas a finalement signé un contrat de distribution du gaz en Nouvelle-Écosse, mais seulement pour le centre de la province, par le détroit de Canso et pour les environs. Les municipalités de la région du détroit de Canso ont aussi signé un contrat de distribution. À ce jour, aucune distribution n'est prévue au Cap-Breton, mais je crois que nous résoudrons cette question dans quelques années, en augmentant les volumes de gaz amenés jusqu'à la côte, mais aussi en résolvant les problèmes de gazoducs vers les industries du Cap-Breton.

Fait intéressant, les activités d'extraction du charbon ont cessé au Cap-Breton. Nous n'en produisons pas moins 1 000 mégawatts d'électricité à partir du charbon. Les Cap-Bretonnais sont profondément irrités de voir les collines de charbon qui transitent par le détroit de Canso en provenance de la Colombie et par les routes de Hampton, aux États-Unis, pour être ensuite expédiées par camion et par train vers les centrales électriques du Cap-Breton. Comme vous le savez déjà, notre espoir est de convertir au gaz naturel, dans un avenir le plus rapproché possible, les usines du Cap-Breton qui sont alimentées au charbon, quand l'offre de gaz augmentera.

Je souligne par ailleurs, pour répondre à la question de la sénatrice Milne au sujet du gazoduc, qu'un important gazoduc relie la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, avant de descendre à Dracut, Massachusetts. Nous acheminons chaque jour entre 400 et 500 millions de pieds cubes vers le nord-est des États-Unis.

Savez-vous le plus triste de cette histoire? J'ai présenté un document à l'Association parlementaire canado-américaine il y a trois semaines. Des membres de la Chambre des représentants et du Sénat des États-Unis qui viennent du nord-est ignoraient

city of Boston and those areas, they were heating their homes with gas coming from Nova Scotia. They did not know that. In the same way, most of them do not know about all the energy that we send from Canada into the U.S. They just do not know.

It is so important that we make sure that they know that they are quite dependent on Canada for a lot of these supplies, including little old Nova Scotia. I am not leaving Newfoundland out.

I attended a conference in Boston many years ago when El Paso had put together a plan to pipeline natural gas from Newfoundland and Nova Scotia under water into the northeastern United States. It never happened — and it may never happen — but it is a good possibility that we could help you out in Newfoundland.

Senator Cochrane: There is some gas there.

Senator Buchanan: There is a lot of gas there.

Senator Milne: Perhaps we should call Senator Buchanan as a witness before the committee and let him carry on.

Senator Buchanan: I have a question. I found the comments about assistance from the government for people to convert interesting. One of the problems in New Brunswick is that they have not had that much opportunity to convert. I believe that there were only 4,000 homes that they hoped to convert. In Nova Scotia, there is a \$12- to \$14-million fund that will be used to help people convert to natural gas from oil — which has the oil dealers in Nova Scotia really upset, by the way. However, it is not government money. It is money that is was set aside by the companies drilling offshore Nova Scotia developing and producing natural gas. They have set aside something in the area of \$12 million to help with conversion. That will be a big help in getting people to convert to natural gas in Nova Scotia. It will be a hard sell, but it will happen.

I was talking to the people from Maritime and Northeast Pipeline few weeks ago. The ENCan people were in Halifax. Unfortunately, they have partially closed their offices in Halifax. They are coming back for the Sable II project, which will be another half billion cubic feet of natural gas to the U.S. per day. That will help us in Nova Scotia and New Brunswick.

What is your opinion? What do you hear about Sable II and the chances of it happening in the next few years?

The Chairman: He just heard from you.

Mr. Cleland: I am not sure that my opinion would be of much help to you in the sense that I cannot claim expertise in that area. I have an opinion derived primarily from reading the financial press.

complètement que, dans la ville de Boston et dans la région, des foyers sont chauffés avec du gaz provenant de la Nouvelle-Écosse. Ils ne le savaient pas. La plupart ne savent pas non plus que le Canada vend beaucoup d'énergie aux États-Unis. Ils ne sont tout simplement pas au courant.

Il est impératif de leur faire savoir à quel point ils sont dépendants du Canada pour une bonne partie de cet approvisionnement, y compris de cette vieille et minuscule Nouvelle-Écosse. Sans oublier Terre-Neuve.

J'ai assisté à une conférence tenue à Boston voilà des années, à l'époque où El Paso avait proposé un plan d'acheminement du gaz naturel de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse par gazoduc sous-marin jusqu'au nord-est des États-Unis. Le plan est mort dans l'oeuf, pour toujours peut-être, mais il est fort possible que nous puissions venir en aide à Terre-Neuve.

Le sénateur Cochrane: Il y a beaucoup de gaz là-bas.

Le sénateur Buchanan: Oui, il y en a beaucoup.

Le sénateur Milne: Nous devrions convoquer le sénateur Buchanan comme témoin pour qu'il continue d'entretenir le comité à cet égard.

Le sénateur Buchanan: J'ai une question. Les commentaires sur l'aide du gouvernement à la conversion ont piqué mon intérêt. L'un des problèmes du Nouveau-Brunswick est la rareté des possibilités de conversion. Je crois que l'objectif était de 4 000 foyers seulement. En Nouvelle-Écosse, un fonds de 12 à 14 millions de dollars viendra en aide aux gens qui veulent faire la conversion du mazout au gaz, soit dit en passant cette mesure a suscité la colère des fournisseurs de mazout de la Nouvelle-Écosse. Cependant, cet argent ne provient pas du trésor public. Il vient des réserves mises de côté par les entreprises qui font du forage au large de la Nouvelle-Écosse, des entreprises qui font du développement et de la production dans le domaine du gaz naturel. Ces entreprises ont constitué un fonds de quelque 12 millions de dollars à l'appui de la conversion. Ce fonds constituera un atout précieux pour convaincre les gens d'adopter le gaz naturel en Nouvelle-Écosse. La joute ne sera pas facile, mais le succès viendra.

J'ai parlé avec les responsables de Maritime and Northeast Pipeline voilà quelques semaines. ENCan était à Halifax auparavant. Malheureusement, les bureaux ont été partiellement fermés. Ils reviennent pour le projet Sable II, qui permettrait d'acheminer un autre demi-milliard de pieds cubes de gaz naturel vers les États-Unis chaque jour. Ce serait un bon coup de pouce pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

Qu'est-ce que vous en pensez? Qu'avez-vous entendu au sujet de Sable II et quelles sont les chances que ce projet se réalise dans un proche avenir?

Le président: Il vient tout juste d'apprendre son existence par votre bouche.

M. Cleland: Je ne crois pas que mon opinion vous soit très utile parce que mon expertise dans ce domaine est très limitée. Je me suis forgé une opinion à partir de la couverture dans la presse financière.

As you well know, the offshore Nova Scotia area has, from the beginning, has proven difficult because it is fractured. It is deep and over-pressured. It is expensive to develop, but they managed to get the first round out. There is more gas there. Probably, at this point, the approvals processes are proving difficult.

I do not know beyond that. I would not want to venture an opinion as to when the next face might come along.

The Chairman: Approval processes by whom?

Mr. Cleland: The various regulatory authorities. It involves a complex regulatory process. It is getting more complex as time goes on.

Senator Buchanan: I have spoken with people within the Department of Energy, the petroleum director of Nova Scotia, the Department of Development and the Nova Scotia-Canada offshore board. They are trying desperately to reduce the regulatory control because, as you know, many of these companies are not backing off completely but are deferring what they will do for a while because of the regulations of the board, the environment, the federal government, and the provincial government. It is such a complex situation for them. It will be corrected, we hope, very soon, and we can get this underway again.

As you know, another pipeline was proposed and it is still there. El Paso were going to put a pipeline from the Sable Islands fields to on land Shelburne, have the gas plant there and ship it underwater all the way to Massachusetts. That is also on hold.

Senator Christensen: In your brief, you indicate that one of the objectives is to address some of the regulatory barriers. Could you elaborate on what some of those barriers are? How should we be looking at it in our study?

Mr. Cleland: Those are regulatory barriers at the level of the provincial energy regulators. There is a wide variety of treatment.

Senator Christensen: It is these premiers that are causing the problem?

Senator Buchanan: I will not comment.

Mr. Cleland: It is a matter of working with the regulators to design systems that provide the appropriate incentive. The difficulty, of course, is that to the extent that you do that, it shows up on the rates. Not all of the people paying those rates are fully supportive of making that change. It is a question of balancing the near-term interests of certain consumers with what are arguably longer-term interests of both consumers and society.

Most regulators are moving in the right direction. It is a matter of moving them farther and faster.

Comme vous le savez, la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse présente des difficultés du fait du morcellement. Elle est profonde et la pression y est énorme. L'exploitation y est très onéreuse, mais on a quand même réussi une première percée. Il s'y trouve encore du gaz. Il se peut qu'à ce point, les processus d'approbation soient très difficiles.

Je n'en sais pas plus. Je n'oserais pas vous donner une opinion au sujet de la prochaine étape.

Le président: Les processus d'approbation de qui?

M. Cleland: Des divers organismes de réglementation. Un processus réglementaire complexe est en cause. Et il se complexifie à mesure que le temps passe.

Le sénateur Buchanan: J'ai parlé avec des gens du ministère de l'Énergie, de la direction du pétrole de la Nouvelle-Écosse, du ministère du Développement de la Nouvelle-Écosse et de l'Office Canada/Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers. Tous tentent désespérément de réduire les contrôles réglementaires parce que, comme vous le savez, beaucoup de ces entreprises, sans se retirer complètement, ont décidé de reporter leurs plans pendant un certain temps en raison des règlements de l'Office, de l'environnement, du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. La situation est hautement complexe pour ces entreprises. Elle sera redressée, c'est notre souhait, très bientôt, pour que les activités reprennent enfin.

Vous le savez déjà, on a proposé de construire un autre gazoduc, et la proposition tient toujours. El Paso propose de construire un gazoduc entre les champs de l'île de Sable jusqu'à la côte de Shelburne, de construire une raffinerie de gaz à cet endroit et d'expédier le gaz par voie sous-marine jusqu'au Massachusetts. Le projet est sur la glace.

Le sénateur Christensen: Dans votre mémoire, vous indiquez que l'un des objectifs est d'abolir certains obstacles réglementaires. Pouvez-vous élaborer sur ce que vous considérez être les obstacles réglementaires? Comment devons-nous en tenir compte dans notre étude?

M. Cleland: Il s'agit d'obstacles réglementaires posés par les organismes provinciaux de réglementation de l'énergie. Les façons de les aborder sont multiples.

Le sénateur Christensen: Les premiers ministres sont-ils à l'origine du problème?

Le sénateur Buchanan: Je vais m'abstenir de tout commentaire.

M. Cleland: Il faut trouver un moyen de collaborer avec les organismes de réglementation pour concevoir des systèmes qui proposeront des mesures d'encouragement pertinentes. Bien entendu, le plus difficile vient de ce que cet effort a des répercussions sur les prix. Et ceux qui payent ne sont pas tous en faveur d'un changement. Il faut trouver un équilibre entre les intérêts à court terme de certains consommateurs et les intérêts à long terme, selon ce qu'il est permis de croire, à la fois des consommateurs et des entreprises.

La plupart des organismes de réglementation évoluent dans le bon sens. Il reste à les pousser à aller plus loin et plus vite.

Senator Christensen: Those regulations would act as disincentives to expand the market.

Mr. Cleland: They do. Our companies are in business. To the extent that these costs fall entirely to the shareholder, there is only so much appetite for it.

Senator Milne: I understand that there are several projects underway out west where they are using old gas wells as carbon sinks. By pumping carbon dioxide down into the well, they are getting another flow of gas from the area. Is this a minor part of the market, or do you see a future for that?

Mr. Cleland: I will confess that I am not familiar with the use of CO₂ to enhance gas production. It is being used for oil production.

The big opportunity there would be sequestering carbon dioxide in coal seams and extracting the methane, which is in the nature of coal. Do not ask me about the chemistry but carbon dioxide sticks to it. You get a win-win out of that.

However, I cannot say that I am familiar with injection into gas wells.

Senator Milne: Perhaps we should follow through on that thought and see if there is something to learn on that.

What do you see as the future of natural gas-powered private vehicles? Most of them now are conversion jobs — and they are not terribly efficient. Some of the newer gas-powered cars are more efficient than the converted vehicles.

Do you see any future in that? I know that it is dependent on people being able to get natural gas to fuel, them but do you see much of a future in that?

Mr. Cleland: We would like to see more of a future than we do for private vehicles. There are many opportunities for fleets using natural gas vehicles. It is cost-effective and environmentally desirable.

It is more difficult for private vehicles. You put your finger on the primary reason. It is really the refuelling infrastructure. I do not think we will see a great deal of that in the near or long-term future.

The Chairman: I will follow up on the question of natural-gas vehicles. I will put aside the new vehicles that are extraordinarily efficient at burning gasoline and hybrid cars.

The traditional engines that are in most cars now, run better, last longer, and are more efficient in burning natural gas, we understand. They are even more efficient, with respect to emissions than, for example, ethanol. At least representations have been made to that effect.

I gather you are saying that your association is not pushing for — or pumping for — greater use by the public of natural gas in their vehicles, as opposed to fleets.

Le sénateur Christensen: Ces règlements ralentiraient l'expansion des marchés.

M. Cleland: C'est un fait. Nos entreprises sont en affaires. Étant donné que les coûts retombent entièrement sur les actionnaires, ils sont plus ou moins intéressés.

Le sénateur Milne: Dans l'Ouest, les projets de transformation d'anciens puits de gaz en puits de carbone sont nombreux. En vidangeant le dioxyde de carbone dans le puits, on prolonge la source de gaz d'une région. S'agit-il d'un marché marginal ou y voyez-vous un avenir?

M. Cleland: Je vous avoue que je ne connais pas très bien la technique qui consiste à utiliser le CO₂ pour augmenter la production de gaz. On s'en sert pour la production pétrolière.

Une possibilité intéressante serait de séquestrer le dioxyde de carbone dans les filons de charbon et d'en extraire le méthane, un élément naturel du charbon. Ne me demandez pas quel est le principe chimique, mais le dioxyde de carbone y adhère. Tous y gagnent.

Je ne suis toutefois pas très au courant pour ce qui est de l'injection dans les puits de gaz.

Le sénateur Milne: Nous devrions approfondir ce thème pour voir ce que nous pouvons apprendre.

Quel est l'avenir dans le domaine des véhicules privés au gaz naturel? Actuellement, la plupart de ceux qui sont en usage ont été convertis, et leur efficacité est assez médiocre. Certains nouveaux véhicules au gaz sont plus efficaces que les véhicules convertis.

Ces modèles ont-ils de l'avenir? Je sais que tout dépend de la capacité des gens de s'approvisionner en gaz naturel, mais êtes-vous optimiste relativement à leur avenir?

M. Cleland: Nous serions ravis de constater de bonnes perspectives pour les véhicules privés. Il existe beaucoup de possibilités pour les propriétaires de parcs qui veulent se tourner vers des véhicules au gaz naturel. Ils sont économiques en plus d'être écologiques.

C'est plus difficile dans le cas des véhicules privés. Vous avez mis le doigt sur la principale raison — l'infrastructure d'avitaillement en carburant. Je ne crois pas qu'on en verra beaucoup à court ou à long terme.

Le président: Je vais poursuivre sur la question des véhicules au gaz naturel. Je fais abstraction de nouveaux véhicules, extraordinairement efficaces sur le plan de la combustion de l'essence, ainsi que des voitures hybrides.

Les moteurs conventionnels dont sont équipées la plupart des voitures tournent mieux, ils durent plus longtemps et ils sont plus efficaces pour ce qui est de la combustion du gaz naturel, si nous comprenons bien. Ils sont même plus efficaces sur le plan des émissions, notamment si on les compare aux véhicules à l'éthanol. C'est du moins ce que nous ont laissé entendre divers intervenants.

Si je comprends bien, votre association ne fait pas autant de pression pour convaincre les particuliers d'adopter des véhicules au gaz qu'elle ne le fait pour les parcs.

Mr. Cleland: I might ask my colleague to comment. He knows more about fuel use for transportation than I do. If the opportunity arose to expand market share in individual vehicles, we would undoubtedly push for it. However, it is a question of how prospective that market looks.

The Chairman: Do you not have to create the market?

Mr. Cleland: You do, but it is a question of how much investment you are prepared to put in.

The Chairman: That is my question.

Mr. Cleland: The most prospective market is still in fleets. Presumably, if you get more penetration into vehicle fleets, if by extension that turns into an improvement in the fuelling infrastructure, then the opportunity might be better. However, there is only so much you can invest in, and that does not look sufficiently prospective to make a big effort.

Mr. Brendan Hawley, Communications and Marketing Management, Canadian Gas Association: I think the question becomes one of mandates or subsidies. Some industry groups have been fairly vocal about their opposition in principal to the use of subsidies — particularly as related to the use of ethanol.

There are two issues. One is the economic issue. In an open marketplace, will you consciously use taxpayers' dollars to force the entry into a competitive market of a particular type of fuel product? There are some environmental challenges from the point of view that the addition of ethanol into conventional gasoline increases its volatility, or rate of evaporation, and thus contributes to greenhouse gas emissions. Those arguments have been made.

With respect to some of the alternative fuels, when this was debated in the house two or three years ago, there were issues around performance of gasoline-fuelled vehicles relative to those fuelled with perhaps natural gas. Certainly, it was a point of perhaps low humour in one of the debates when the RCMP, I believe, indicated that they had some concerns of converting pursuit vehicles to alternate fuels. The glib comment was that if they changed their logo to, "We always used to get our man," it would be appropriate.

The Chairman: I do not quite get the gag.

Mr. Hawley: The point being that the performance with alternative fuels is not as efficient as with conventional gasoline.

The Chairman: The car does not go as fast?

Mr. Hawley: It does not go quite as fast or as far.

Examples of other issues include limitations with propane — you cannot park the car in an underground garage. Such issues like that that do provide some restrictions on fuel choices and fuel availability.

M. Cleland: Je vais demander à mon collègue de commenter. Il en sait plus que moi au sujet de l'utilisation des carburants dans le transport. Si nous voyons des possibilités d'augmenter la part du marché dans le domaine des véhicules privés, nous ne manquerons certainement pas de tenter notre chance. Tout dépendra du potentiel de ce marché.

Le président: Ne devez-vous pas créer le marché?

M. Cleland: Oui, bien entendu, mais tout dépend de l'investissement que nous sommes prêts à faire.

Le président: C'est justement ma question.

M. Cleland: Le marché le plus prometteur est encore celui des parcs de véhicules. Vraisemblablement, si nous réussissons à nous imposer encore dans le domaine des parcs de véhicules et si, par voie de conséquence, l'infrastructure d'avitaillement s'en trouve améliorée, les possibilités pourraient devenir meilleures. Cependant, la capacité d'investissement est limitée, et le potentiel ne semble pas suffisant pour justifier un effort important de ce côté.

M. Brendan Hawley, gestion des communications et du marketing, Association canadienne du gaz: À mon avis, il s'agit d'une question de mandats et de subventions. Certains groupes industriels ont exprimé avec beaucoup de verve leur opposition aux subventions, avec encore plus de conviction pour ce qui est de l'utilisation de l'éthanol.

La question est double. Le premier volet est d'ordre économique. Dans un marché ouvert, est-il raisonnable d'utiliser l'argent des contribuables pour favoriser la pénétration dans un marché compétitif d'un type de carburant en particulier? Il y a aussi l'argument environnemental, dans la mesure où l'addition d'éthanol à l'essence ordinaire augmenterait sa volatilité, ou son taux d'évaporation et, par voie de conséquence, les émissions de gaz à effet de serre. J'ai entendu ces arguments.

En ce qui a trait aux carburants non conventionnels, quand le débat a eu lieu à la Chambre il y a deux ou trois ans, on a soulevé la question du rendement des véhicules à essence par rapport aux véhicules au gaz naturel. Dans l'une des discussions, la GRC a fait savoir, sans doute avec une pointe d'ironie, qu'on y était inquiet à l'idée d'utiliser des véhicules de chasse qui fonctionneraient avec un carburant de remplacement. Quelqu'un a suggéré que la GRC n'aurait dans ce cas pas le choix d'adopter une nouvelle devise du genre «Jadis, nous les attrapions tous».

Le président: Je ne comprends pas la blague.

M. Hawley: Elle fait allusion au rendement des moteurs à carburant de remplacement, qui n'est pas aussi bon que celui des moteurs qui tournent avec de la bonne vieille essence.

Le président: La voiture ne va pas aussi vite?

M. Hawley: Ni aussi vite, ni aussi loin.

Parmi les exemples de problèmes soulevés se trouvaient les limites du propane — il est impossible de stationner une voiture au propane dans un garage souterrain. De tels problèmes restreignent le choix de carburants et leur disponibilité.

The experience, as Mr. Cleland suggested, is that natural gas seems to be the best fit for travelling in known routes in urban areas and for vehicle fleets.

The Chairman: What efforts has your organization made to convince people to put new and more efficient furnaces in their houses?

Mr. Cleland: The core of our demand side management programs is finding ways to introduce consumers to the more efficient models and to get them to use high-efficiency furnaces. There are other things we do with respect to thermostats and water-heaters and so on, but the biggest opportunity is in increasing the uptake of the best that is in the market place.

The Chairman: Senator Buchanan referred to the resistance — as you did — of consumers in a given area to convert from whatever they had been using before to natural gas to heat their houses and to run their stoves. I come from Alberta, and my dad worked for the gas company all his life. There was not anyone in Alberta who did not have natural gas from about 1912 or 1913 on. Therefore, I am unfamiliar with that problem. What is the mindset of folks who have access to natural gas and do not want it in their house?

Mr. Cleland: Senator Buchanan may want to comment as well, but in the first instance, it is an infrastructure issue. It is a matter of laying the pipes, getting the gas into the street and then getting it hooked up to the home.

The Chairman: People do not want to have their front street dug up?

Mr. Cleland: Or they do not want to pay for it. It is in the nature of the beast that if you are serving one big industrial customer, it is cheap to get it there, or a power generation customer. When you are serving multiple consumers distributed in single-family houses, it is expensive. If you are burying pipe in Halifax-Ironstone, it is particularly expensive. There are issues of that sort. However, once you have the gas, it is a very good option.

The Chairman: Those infrastructure issues apply to one degree or another everywhere in the country. To my knowledge, it has always been the case, to my knowledge natural gas companies invested in that infrastructure to order to gain access to their customers. Nobody ever paid for the main line going down the street to deliver natural gas. I think one might have paid for the line going into the house, but not for the main distribution lines. Do you know whether I am right or wrong on that?

Mr. Cleland: I am not particularly familiar with it. I am familiar with the Vancouver Island pipeline, which was extended to Vancouver Island. Part of the package that made that work was assistance to build the distribution system.

Selon l'expérience acquise, comme l'a mentionné M. Cleland, le gaz naturel semble la meilleure option pour les déplacements sur des routes connues, dans les zones urbaines, et pour les parcs de véhicules.

Le président: Quels efforts votre organisation a-t-elle faits pour convaincre les gens d'installer des chaudières neuves et plus efficaces dans leur foyer?

M. Cleland: Nos programmes de gestion axée sur la demande consistent principalement à trouver des moyens de faire connaître les modèles les plus efficaces et à inciter les consommateurs à utiliser des chaudières à haut rendement. Nous avons d'autres initiatives en lien avec les thermostats, les chauffe-eau, et ainsi de suite, mais les meilleures possibilités se trouvent du côté de l'application des meilleures technologies dans le marché.

Le président: Le sénateur Buchanan — tout comme vous — a évoqué la résistance des consommateurs d'une région donnée à convertir leurs installations, quelle que soit l'énergie utilisée, au gaz naturel pour chauffer leurs foyers et pour alimenter leurs cuisinières. Je viens de l'Alberta, et mon père a travaillé toute sa vie pour la compagnie de gaz. Tout le monde en Alberta utilise le gaz naturel depuis 1912 ou 1913. Le problème m'est donc complètement étranger. Quel est l'état d'esprit des gens qui ont accès au gaz naturel mais qui refusent de le faire entrer dans leur maison?

M. Cleland: Le sénateur Buchanan pourrait peut-être commenter aussi, mais à mon avis il s'agit surtout d'un problème d'infrastructure. Il faut faire passer des canalisations, amener le gaz jusqu'à la rue et faire les raccordements nécessaires aux foyers.

Le président: Les gens ne veulent pas qu'on creuse dans leurs rues?

M. Cleland: Ou ils ne veulent pas payer pour cela. Il en est ainsi: si nous desservons un gros client industriel, l'acheminement est bon marché, et c'est aussi le cas pour les centrales énergétiques. Pour approvisionner des consommateurs multiples répartis dans des maisons individuelles, il en coûte plus cher. L'enfouissement de tuyaux dans Halifax-Ironstone coûte particulièrement cher. C'est le genre de difficultés auxquelles nous sommes confrontés. Cependant, une fois l'avitaillement assuré, le gaz devient une bonne option.

Le président: Les problèmes liés à l'infrastructure touchent l'ensemble du pays, à divers degrés. À ma connaissance, il en a toujours été ainsi. Les compagnies de gaz ont toujours investi dans l'infrastructure pour se ménager un accès aux consommateurs. Personne n'a jamais payé pour l'installation de la canalisation principale nécessaire à l'approvisionnement en gaz naturel. Peut-être quelqu'un a-t-il payé pour la canalisation raccordée à la maison, mais pas pour les canalisations principales de distribution. Pouvez-vous me dire si je me trompe?

M. Cleland: Je ne suis pas particulièrement au courant de cette question. Je connais la situation du gazoduc de l'île de Vancouver, qui a été étendu jusqu'à l'île de Vancouver. Les travaux ont pu être effectués en partie grâce à une aide à la construction du réseau de distribution.

The Chairman: Publicly funded assistance?

Mr. Cleland: I cannot recall exactly what the structure of the package was. I was with the Department of Finance at the time and I had some involvement. Arrangements were put in place to provide some public support, but I cannot remember the details. As to earlier experience, I cannot say that I am familiar with it.

Senator Buchanan: Heritage Gas — and Sempra before it — would be and will be putting the lines in the various subdivision streets. It is hoped that they will start in the big subdivisions where it is easier to service the subdivisions than in the central part of Halifax or areas like that.

Heritage will pay for the main lines coming out of the Maritime Northeast Pipeline system, the lines into the distribution systems. However, it is like a sewer line from the street into the house — one has to pay for it oneself. One also pays for the conversion of one's furnace to natural gas. For that reason, it is a hard sell in New Brunswick. In Nova Scotia, it would not be as hard a sell, because we have access in Nova Scotia to this \$12 or \$14 million fund that has been set aside over the last four years by the Mobil Oils, et cetera, the other groups, to encourage people to convert to natural gas in their homes.

The other reason is that it is difficult for people to grab onto anything new. Once it gets underway, I think it will go along very smoothly. The people Heritage Gas think it will be a hard sell for a while, but will move smoothly and quickly once people see that it is starting.

The Chairman: All we have to do is send them to Medicine Hat. Medicine Hat sits on, in Rudyard Kipling's words, "all hell for a basement." It sits on a gigantic natural gas deposit. The City of Medicine Hat kept its own natural gas supply and does not export it anywhere. It supplies it only to its own citizens. It is handy.

Senator Buchanan: I want to make one comment about something that happened last week. We had the most interesting time last week with the General Motors tech tour. For the first time, I found out that hydrogen can be produced in huge quantities from natural gas. As you know, the engineer in charge was from Nova Scotia. He told me that Nova Scotia has the greatest opportunity to extract hydrogen from natural gas at the plants in Point Tupper. Now, there is no use for it. However, as hydrogen vehicles start to come on stream, there will be a big market for hydrogen, which is now just wafted out into the atmosphere. The natural gas comes ashore. It goes through the gas plant, then it goes through the processing plant, and one of the extracts can be hydrogen, which could have a big use in the future. That is another use of natural gas.

Senator Merchant: When we were in California, we drove some of those fuel cell cars. They asked how we liked them. We replied that they were great and that they manoeuvred very well. The

Le président: Une subvention gouvernementale?

M. Cleland: Je ne me souviens pas au juste de la structure du financement. Je travaillais pour le ministère des Finances à l'époque et j'ai été appelé à travailler un peu dans ce dossier. Des ententes de financement gouvernemental ont été conclues, mais je ne me souviens plus des détails. Pour ce qui est de la première expérience, je ne suis pas assez au courant pour commenter.

Le sénateur Buchanan: Heritage Gas, et la société Sempra avant elle, ont prévu installer, et installeront dans les faits, des canalisations dans les rues de subdivision. Le mieux serait qu'elles commencent par les subdivisions importantes, parce qu'il est plus facile de desservir ces subdivisions que le centre de Halifax ou d'autres zones du même type.

Heritage paiera pour les canalisations principales raccordées au réseau de Maritime Northeast Pipeline, soit les canalisations qui acheminent le gaz vers le réseau de distribution. Cependant, tout comme pour les canalisations d'égout entre la rue et la maison, le consommateur doit payer l'installation. Le consommateur doit aussi payer pour la conversion de sa chaudière au gaz naturel. C'est pourquoi le produit est si difficile à vendre au Nouveau-Brunswick. En Nouvelle-Écosse, ce ne sera pas si difficile parce que nous avons accès au fonds de 12 à 14 millions de dollars réservé au cours des 4 dernières années par Mobile Oils et d'autres groupes pour inciter les consommateurs à convertir leur foyer au gaz naturel.

L'autre raison est la résistance au changement. Une fois cette étape franchie, je crois que tout ira sans problème. Chez Heritage Gas, on sait que le produit sera difficile à vendre pendant un bout de temps, mais on est aussi convaincus que tout se déroulera bien et rapidement une fois que les gens auront constaté que le train est en marche.

Le président: Envoyez-les à Medicine Hat. Medicine Hat repose, pour citer Rudyard Kipling, «sur un sous-sol d'enfer». La ville est construite sur un gigantesque dépôt de gaz naturel. Elle garde pour elle son stock de gaz naturel, et refuse de l'exporter. Elle approvisionne uniquement ses citoyens. C'est très pratique.

Le sénateur Buchanan: J'aimerais vous livrer un commentaire sur un événement survenu la semaine dernière. La visite technique chez General Motors a été des plus intéressantes. J'ai découvert alors que l'hydrogène pouvait être produit en énormes quantités à partir du gaz naturel. Comme vous le savez, l'ingénieur en chef vient de la Nouvelle-Écosse. Il m'a dit que la Nouvelle-Écosse possède une imposante capacité d'extraction d'hydrogène du gaz naturel dans les usines de Point Tupper. Malheureusement, il ne servirait à rien présentement mais, quand les véhicules à l'hydrogène feront leur entrée dans le marché, l'hydrogène trouvera un marché important, au lieu d'être dégagé dans l'atmosphère comme maintenant. Le gaz naturel est acheminé sur la côte. Il est traité dans les usines de transformation, avant d'être envoyé aux usines de traitement, qui peuvent notamment en extraire de l'hydrogène, pour lequel les promesses d'avenir sont très bonnes. C'est une autre utilisation possible du gaz naturel.

Le sénateur Merchant: Lors de notre visite en Californie, nous avons conduit une voiture dotée d'une pile à combustible. Notre hôte nous a demandé si nous avions apprécié l'expérience. Nous

fellow said he was happy we enjoyed it because the car costs \$15 million. I am waiting for the day when they are inexpensive enough.

Senator Buchanan: The development costs were a little over \$6 million.

Senator Merchant: When are these cars going to come on the market?

Senator Buchanan: I will be dead and gone.

The Chairman: As soon as they build the second one, they only cost \$3 million a piece, less the metal, economies of scale.

Gentlemen, do you have anything further to say before we close?

Mr. Cleland: The senator's point about hydrogen is potentially an important one. There are two basic sources of hydrogen: either natural gas steam reforming, which is established technology, or electrolysis, which is a higher energy penalty and the less economically advantageous technology.

In the future, if we do get into a hydrogen fleet, we will have to use one of those two sources. We think natural gas may prove — at least for some period — as a good source.

Senator Christensen: Since the passing of the Kyoto and the One-Tonne Challenge, have you noticed a shift towards natural gas through consumers? Is there any blip or anything or is it just business as usual?

Mr. Cleland: To be honest, the effect of the One-Tonne Challenge and the plan on consumers is zero. Consumers do not notice things like that. What we have seen in our markets in the last several years is pretty much flatline, not much growth. As I say, with current prices, we are starting to see some resistance.

The Chairman: We must solve that one.

Mr. Cleland: We believe that thinking very hard about supply should be a priority for Canadian public policy over the next little while. We share that view with many of our colleagues in the energy industry.

The Chairman: We are finding out that they are concerned about the supply of everything.

Mr. Cleland: It is turning out to be everything. I am you have heard from others in the electricity industry or the oil and gas industry. We do not have a crisis; we do have an issue and one that we should be turning our minds to with a long-term perspective.

avons répondu que la voiture allait très bien et que la conduite était facile. Il en était très heureux parce que, comme il nous l'a mentionné, la voiture avait coûté 15 millions de dollars. J'attends que les prix soient un peu plus raisonnables!

Le sénateur Buchanan: Les coûts de développement ont dépassé les 6 millions de dollars.

Le sénateur Merchant: Quand ces voitures seront-elles mises en vente dans le marché?

Le sénateur Buchanan: Je serai mort et enterré.

Le président: Dès qu'ils en auront construit une deuxième. Elles coûtent seulement 3 millions de dollar l'unité, plus le métal. Des économies d'échelle seront possibles.

Messieurs, avez-vous d'autres commentaires avant que la séance ne soit levée?

M. Cleland: Le point qu'a soulevé le sénateur au sujet de l'hydrogène pourrait être important. Il existe deux sources principales d'hydrogène: le reformage à la vapeur du gaz naturel, une technologie éprouvée, et l'électrolyse, qui demande beaucoup plus d'énergie et qui coûte beaucoup plus cher.

Si nous parvenons à créer un parc de véhicules à l'hydrogène, nous devons choisir l'une de ces deux sources. À notre avis, le gaz naturel pourrait s'avérer, pour une certaine période du moins, une très bonne source.

Le sénateur Christensen: Depuis la ratification de l'Accord de Kyoto et l'établissement de l'objectif une tonne, avez-vous constaté un regain d'intérêt de la part des consommateurs à l'égard du gaz naturel? Y a-t-il eu un soubresaut ou les choses ont-elles continué comme à l'habitude?

M. Cleland: Pour être honnête avec vous, l'objectif une tonne et le Plan n'ont eu aucun impact sur les consommateurs. Ils ne font aucun cas de ce genre de mesures. Les marchés, depuis plusieurs années, affichent une courbe rectiligne, sans signe de croissance. Et comme je l'ai déjà dit, les prix courants suscitent une certaine résistance.

Le président: Il faut tout simplement régler ce problème.

M. Cleland: Nous sommes d'avis qu'une réflexion approfondie sur le thème de l'offre devrait faire partie des priorités en vue de l'élaboration d'une politique gouvernementale canadienne, à court terme. Nous partageons ce point de vue avec beaucoup de nos collègues de l'industrie de l'énergie.

Le président: Nous découvrons que la question de l'offre de toutes les formes d'énergie est préoccupante.

M. Cleland: Oui, il en est de plus en plus ainsi pour tout. Vous avez entendu des témoins des secteurs de l'électricité, du pétrole et du gaz. Ce n'est pas une crise, mais le problème est sérieux et il faut se pencher dessus en adoptant une perspective à long terme.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, your presentation has been most informative. I am sure that much of what you have said will show up in our report that we are working on now.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, June 12, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:39 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are continuing today our efforts to examine and report upon emerging issues relating to our overall mandate including the implementation of Kyoto.

This morning we are pleased to have with us witnesses from the National Roundtable on the Environment and the Economy. We have with us Mr. David McGuinty and Mr. Alex Wood.

I presume, gentlemen, that you have some things to say to us before we regale you with questions.

Please proceed.

Mr. David McGuinty, CEO and President, National Roundtable on the Environment and the Economy (NRTEE): Mr. Chairman, I would like to take about 15 or 20 minutes to walk you through a few things that the round table is pursuing. You have at least two reports distributed to you this morning. The first report is our report on indicators. The second one is the work we have released two weeks ago in Winnipeg at the annual general meeting of the Federation of Canadian Municipalities on environmental quality in Canadian cities and the federal role.

Before getting into the details of both reports and making some remarks on ecological fiscal reform — how the tax system can be used to achieve environmental improvements — I want to talk to you about the national round table because some of you may not know what we do.

It is a departmental corporation at the Privy Council Office. It was created in 1994, and it reports directly to the Prime Minister. It is the Prime Minister's advisory council on environment and economy issues.

We spend much time as an independent federal agency doing consultations. We spend most of our time meeting with groups that never would meet together in a normal course of fashion. We have 25 members around the round table. They are appointed by the Prime Minister. They come from every walk of life. There are

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Votre exposé a été fort édifiant. Je suis convaincu qu'une bonne partie de vos propos seront cités dans le rapport que nous sommes à rédiger.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 12 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 39 pour examiner de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto) et en faire rapport.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous poursuivons aujourd'hui notre travail, qui consiste à examiner les nouvelles questions concernant le mandat global du comité, notamment la mise en oeuvre de Kyoto, et à en faire rapport.

Nous avons le plaisir d'accueillir des témoins de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, en l'occurrence MM. David McGuinty et Alex Wood.

Messieurs, je suppose que vous avez des choses à nous dire avant que vous vous délectiez de nos questions.

Vous avez la parole.

M. David McGuinty, PDG et président du conseil, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE): Monsieur le président, j'aimerais prendre environ 15 à 20 minutes pour vous parler de quelques sujets auxquels la Table ronde s'intéresse actuellement. Au moins deux rapports vous ont été remis ce matin. Le premier est notre rapport sur les indicateurs. Quant au second, c'est le fruit de notre travail que nous avons publié il y a deux semaines à Winnipeg lors de l'assemblée générale annuelle de la Fédération canadienne des municipalités sur la qualité de l'environnement dans les villes canadiennes ainsi que sur le rôle du gouvernement fédéral à cet égard.

Avant d'entrer dans les détails des deux rapports et de faire des commentaires sur l'écologisation de la fiscalité — c'est-à-dire comment le régime fiscal peut être utilisé pour assainir l'environnement — je voudrais vous parler de la Table ronde nationale parce que certains d'entre vous ne savent peut-être pas ce que nous faisons.

Créée en 1994, la Table ronde est une société ministérielle au Bureau du Conseil privé; elle relève directement du premier ministre. En fait, c'est le conseil consultatif du premier ministre sur les questions d'environnement et d'économie.

En tant qu'organisme fédéral autonome, nous faisons beaucoup de consultations. Nous passons la majeure partie de notre temps à rencontrer des groupes qui ne se rencontreraient pas normalement. La Table ronde compte 25 membres nommés par le premier ministre qui proviennent de tous les secteurs de la

industrialists, environmentalists, labour leaders, First Nations leaders and others. There are no politicians on the table, and there are no government officials. It is truly a civil society gathering, as they say.

We have worked hard in the last 10 years to keep the organization independent and to create a neutral forum. It is a safe haven for real full and frank debate on what is going on around these issues regarding sustainable development.

We are not in the problem business. We are in the solutions business. We spend much time putting forward balanced, reasoned and practical recommendations for change. When you look at both those reports you will see that they very much speak to that kind of recommendation.

The bottom line is that we believe in the round table that an investment in the environment is an investment in the economy. We work from the basis that environmental injury is deficit spending and that there are many, many instances of market failure in the Canadian society that have to be corrected. Once they are corrected, they will lead to both enhanced environmental and economic efficiency.

This belief guides much of our work. The two areas that I will speak on today are our work on indicators and our examination of fiscal policy in the context of this climate change giant that we are trying to wrestle to the ground.

Both of these areas, indicators and climate change, are predicated on the knowledge that healthy ecosystems are major producers of wealth. This is not just about the environment. We can forget about running a prosperous economy long term if we damage the ecosystems that give us free clean air, free clean water, free wood fibre and free pollination without which we cannot live, a stable climate and other crucial goods and services that we simply cannot any longer take for granted and leave unvalued.

We will be talking today, and we will continue to talk about on an ongoing basis in all our programs, that it is now time to revisit the economic architecture of the country and how we make decisions. We have to expand our frame of reference, and we need, at the same time, to begin taking into account the long-term effects of economic activity on our natural environment.

We rely on various macro-economic indicators every single day to make decisions such as the gross domestic product, the GDP. We need the GDP because it helps us support decision making on economic development. However, these economic indicators, while they get all the attention, do not provide us with any sense as to whether current economic activity is affecting the prospects for future generations.

société. Il y a des industriels, des environnementalistes, des leaders syndicaux, des chefs des Premières nations, notamment. On n'y compte aucun homme ou aucune femme politique, ni aucun fonctionnaire. La Table ronde est, véritablement, comme on dit, un groupe de la société civile.

Depuis dix ans, nous avons déployé de nombreux efforts pour conserver l'autonomie de l'organisation et en faire un forum neutre. La Table ronde est un repère sûr où l'on peut discuter franchement et sans retenue de questions abordées sur tous leurs angles qui touchent le développement durable.

Nous ne nous intéressons pas aux problèmes mais bien plutôt aux solutions. Nous passons beaucoup de temps à formuler des recommandations équilibrées, raisonnées et pratiques qui sont porteuses de changements. Lorsque vous prendrez connaissance de ces deux rapports, vous constaterez qu'ils sont un très bon reflet de nos recommandations.

Mais par-dessus tout, nous croyons, à la Table ronde, qu'un investissement dans l'environnement est un investissement dans l'économie. Nous partons du principe que tous les torts causés à l'environnement font accroître le déficit et qu'il faut, dans la société canadienne, corriger de nombreuses lacunes du marché. Ensuite, on pourra améliorer l'environnement et accroître l'efficacité de l'économie.

C'est cette croyance qui oriente la majeure partie de nos activités. Aujourd'hui, je vais vous parler de deux choses. De notre travail sur les indicateurs et de notre examen de la politique financière dans le contexte de ce géant que sont les changements climatiques que l'on essaie actuellement de maîtriser.

Ces deux questions, les indicateurs et les changements climatiques, reposent sur l'hypothèse que des écosystèmes sains constituent une source majeure de richesse. Cela n'est pas qu'une question d'environnement. Inutile de penser à la prospérité de l'économie à long terme si l'on endommage les écosystèmes qui nous donnent de l'eau et de l'air purs, des fibres de bois et une pollinisation indispensables à la vie, un climat stable et d'autres biens et services essentiels que l'on ne peut tout simplement plus tenir pour acquis et sans valeur.

Nous allons vous dire aujourd'hui, et nous continuerons de le faire de façon permanente dans le cadre de tous nos programmes, que le temps est maintenant venu de revoir l'architecture économique du pays et la façon dont nous prenons les décisions. Nous devons élargir notre cadre de référence et, en même temps, nous devons commencer à tenir compte des effets à long terme de l'activité économique sur notre environnement naturel.

Tous les jours, nous utilisons divers indicateurs macro-économiques pour prendre des décisions comme celles concernant le produit intérieur brut, le PIB. Nous avons besoin du PIB parce qu'il nous aide à asseoir les décisions que nous prenons en matière de développement économique. Or, ces indicateurs économiques, même s'ils retiennent tous l'attention, ne nous donnent pas une idée de la façon dont notre activité économique actuelle influence les perspectives qui s'offriront aux générations de demain.

It is precisely because of this imbalance that the Government of Canada, through its then Minister of Finance, Paul Martin, asked the round table nearly three years ago to work with Statistics Canada and Environment Canada, to come up with a small number of new national indicators that would supplement economic indicators like the GDP. One of our biggest challenges, which we have captured in this report on indicators, was making the indicators clear and easy to use while making them relevant in an economic context. We focused on the concept of "capital," which is an economic term that refers to assets that we will need in the future to sustain production.

In particular, we worked on devising indicators that can address the state of what we are calling our "natural capital," as opposed to our built capital, financial capital, social capital, or human capital. We need indicators especially for ecosystem services for which there are simply no substitutes as of yet.

There will be selected indicators and measure, for the first time on a national basis. They measure some of our most basic and crucial types of natural capital, such as air quality, water quality, greenhouse gas emissions, and the extent of two types of key ecosystems — forests and wetlands.

One indicator of human capital, educational attainment, was included in the final list. This indicator was included because it reveals how our investment in a well-educated workforce will help us prepare to compete in a global knowledge-based economy, where the most important input is brainpower.

These capital indicators, taken together with more traditional economic indicators, are finally going to begin to provide us with a powerful sense of the state of Canada's environment, economy and society.

In particular, these indicators are important climate-change policy tools. Some, like the greenhouse gas indicator, are directly linked to the issue. Others, such as the wetlands indicator, will help determine the impacts stemming from climate change. Yet, again, forest cover is important, not only because we are a nation of forests and water, but also because forests will continue to play an important role in sequestering carbon as we desperately seek to drop our greenhouse gas emissions by some 30 per cent.

The government, in its 2002 budget, referred this to us. At that time Mr. Martin rose in the house and said of all the single measures I could introduce in a budget speech, this announcement and these indicators have the capacity to have more influence on Canadian society than anything else.

C'est précisément à cause de ce déséquilibre que le gouvernement du Canada, par l'entremise de son ministre des Finances d'alors, M. Paul Martin, a demandé à la Table ronde il y a près de trois ans de travailler avec Statistique Canada et Environnement Canada pour établir quelques indicateurs nationaux nouveaux qui viendraient s'ajouter aux indicateurs économiques comme le PIB. L'un de nos défis les plus importants, dont nous avons parlé dans ce rapport sur les indicateurs, consistait à établir des indicateurs clairs et faciles à utiliser qui soient en même temps pertinents dans un contexte économique. Nous nous sommes concentrés sur la notion de «capital», qui est un terme économique qui fait référence aux actifs dont nous aurons besoin demain pour assurer la viabilité de la production.

Plus particulièrement, nous nous sommes attachés à concevoir des indicateurs qui peuvent nous donner un aperçu de ce que nous appelons actuellement notre «capital naturel» par opposition à notre capital bâti, notre capital financier, social ou humain. Nous avons besoin d'indicateurs surtout pour les services des écosystèmes pour lesquels il n'existe actuellement tout simplement pas de substituts.

Pour la première fois à l'échelle nationale, nous aurons des mesures et des indicateurs bien précis. Ces indicateurs mesurent certains de nos éléments les plus importants du capital naturel comme la qualité de l'air, la qualité de l'eau, les émissions de gaz à effet de serre et la portée de deux types d'écosystèmes essentiels, les forêts et les milieux humides.

Un indicateur du capital humain, soit le niveau de scolarisation, a été inclus dans la liste finale parce qu'il indique comment notre investissement dans une main-d'œuvre bien instruite nous aidera à nous préparer à livrer concurrence dans une économie mondiale axée sur le savoir, où l'apport le plus important est la matière grise.

Ces indicateurs de capital, ajoutés aux indicateurs économiques plus traditionnels, en bout de ligne, vont nous donner une bonne idée de l'état de l'environnement, de l'économie et de la société canadienne.

Plus particulièrement, ces indicateurs sont d'importants outils en matière de politique sur les changements climatiques. Certains d'entre eux, comme les indicateurs de gaz à effet de serre, sont directement liés à cette question. D'autres, comme les indicateurs sur les milieux humides, nous aideront à déterminer l'impact des changements climatiques. Pourtant, une fois de plus, la couverture forestière est importante non seulement parce que nous sommes un pays de forêts et d'eau, mais aussi parce que les forêts vont continuer de jouer un rôle important dans la séquestration du carbone au moment où nous cherchons désespérément à diminuer nos émissions de gaz à effet de serre de quelque 30 p. 100.

Dans son budget de 2002, le gouvernement nous a confié cette tâche. À l'époque, M. Martin est intervenu à la Chambre pour déclarer que de toutes les mesures qu'il pourrait présenter dans un discours du budget, cette annonce et ces indicateurs risquent d'avoir une plus grande influence sur la société canadienne que n'importe quelle autre mesure.

The first thing we did, as we normally do when we get an assignment, was to convene a broad multi-stakeholder working group, a steering committee. This is the product of indicator experts, government officials, private sector representatives, bankers, economists, environmentalists, labour leaders, and Aboriginal leaders. They either brought invaluable direct experience as indicator experts, or they gave us a reality check.

We went beyond that. We also took these indicators out to 1,650 other Canadians. We were astonished when we held our first meeting; we were expecting 250 folks and 850 registered. We also worked with approximately 70 scientists and statisticians to ensure what we were creating were technically and credibly robust.

It became apparent to us, during all the deliberations, that the data, the information on all types of capital should be connected to Canada's system of national accounts.

This is the system of national accounts that is held by Statistics Canada. It is the information system that supports the key macro-economic indicators. The GDP reflects many things. The data to backstop and support the GDP is held in the system of national accounts. The incorporation of data on natural, human and social capital into this system of national accounts may sound like an esoteric thing, but doing so will make Canada the global leader in analyzing the connections between the environment, the economy and our overall societal well-being.

For the last three years, the World Bank, the United Nations and the OECD have been all over this initiative because they are working with many countries, and others are working on their own, trying to find the pathway forward to better track natural capital in the context of their economic and other forms of capital.

Determining better climate change policy is a concrete example of the benefits of expanding our system of national accounts. We must be able to assess policy options in this area, where information will be required on the impacts of climate change; the economic activities that lead to climate change; and the costs of reducing emissions that lead to climate change.

We already have some basic data in each of these areas, but meshing them into one coherent picture is impossible today. We simply cannot link the environment and the economy together from a statistical point of view. It is something we need to learn to do, and we need to learn to do it fast.

La première chose que nous avons faite, comme nous faisons normalement lorsqu'on nous confie un mandat, a été de créer un comité directeur, c'est-à-dire un vaste comité de travail groupant de nombreux intervenants. Ce rapport représente la contribution de spécialistes sur les indicateurs, de fonctionnaires du gouvernement, de représentants du secteur privé, du domaine des banques, d'économistes, d'environnementalistes, de chefs syndicaux et de leaders autochtones. Ces spécialistes nous ont fait profiter d'une expérience directe inestimable en tant que spécialistes sur les indicateurs, ou encore nous ont ramenés à la réalité.

Mais nous sommes allés plus loin encore. Nous avons également soumis ces indicateurs à 1 650 autres Canadiens et Canadiennes. Nous avons été étonnés lors de notre première réunion: nous attendions 250 personnes alors que 850 se sont inscrites. Nous avons également travaillé avec quelque 70 scientifiques et statisticiens pour nous assurer que ce que nous étions en train de créer était solide sur le plan technique et crédible également.

Il nous est apparu durant toutes les délibérations que les données, l'information sur tous les types de capital devaient être reliées au système canadien des comptes nationaux.

Il s'agit du système de comptes nationaux dont Statistique Canada assume la responsabilité. C'est le système d'information qui appuie les grands indicateurs macro-économiques. Le PIB reflète de nombreuses choses. Les données nécessaires pour calculer et appuyer le PIB se trouvent dans le système de comptes nationaux. L'inclusion de données sur le capital naturel, humain et social dans ce système de comptes nationaux peut sembler peut-être un peu ésotérique, mais ce faisant, le Canada deviendra le leader mondial dans l'analyse des liens entre l'environnement, l'économie et le bien-être de notre société.

Depuis trois ans, la Banque mondiale, les Nations Unies et l'OCDE s'intéressent tous à cette initiative parce qu'ils travaillent avec de nombreux pays, et d'autres travaillent à l'établissement de leurs propres indicateurs, pour tenter de trouver une façon de mieux suivre l'évolution du capital naturel en regard de leur capital économique et autre.

Établir une meilleure politique sur les changements climatiques constitue un exemple concret des avantages de l'élargissement de la portée de notre système de comptes nationaux. Nous devons être en mesure d'évaluer les options stratégiques dans ce domaine où l'on aura besoin d'information sur les répercussions des changements climatiques, sur les activités économiques qui amènent des changements climatiques, et sur les coûts nécessaires pour réduire les émissions qui produisent des changements climatiques.

Nous possédons déjà des données de base dans chacun de ces domaines, mais il est impossible aujourd'hui d'établir un lien entre elles pour dresser un tableau cohérent. Il est tout simplement impossible d'établir un lien entre l'environnement et l'économie du seul point de vue statistique. C'est là une chose que nous devons apprendre à faire et vite.

As a result of this report, Statistics Canada has created a detailed, long-term plan as to how they believe the accounts should be expanded. They are openly acknowledging that while creating accounts is one thing, populating them or backfilling them with data is something altogether different.

That brings me to one of the strongest findings emanating from this process. When we were trying to determine which indicators would be recommended in this report, we were truly astonished at the lack of good-quality, regularly updated, national information on even basic environmental issues, like water and forests. Imagine, a nation of water and forests, we cannot tell you today what the state of our water and forests are.

However, the program participants did manage to create some basic robust indicators in these areas, but they are very much the exception.

In cooperation with all levels of government, we need to rebuild or sometimes build our information systems in the area of the environment. That is why this report also strongly supports something called the Canadian Information System for the Environment. This was created by Environment Canada to catalyze the creation of a system that collects the appropriate information, shares it and makes it accessible to all Canadians.

The indicators, the system of national accounts being revisited, and the Canadian Information System for the Environment will bring an integrated vision that will help safeguard our future prosperity. It will also require strong departmental cooperation, one that both Environment Canada and Statistics Canada have begun to develop and are determined to continue. We are now helping both departments by presenting our recommendations to cabinet. The environment minister has committed to advising his cabinet colleagues on how to respond to the proposals presented to you today.

Our work asks a simple question, which we are convinced now resonates with Canadian citizens. This is the question: Are we living today beyond our environmental means and compromising the ability of future generations to enjoy a high quality of life? Should environmental injury not be viewed, and monetized, as deficit spending? Citizens now expect the complete avoidance of deficits everywhere. When it comes to nature, are we running an ecological deficit and can we afford one?

That brings me to the second theme of this morning's presentation, which is the question of fiscal policy.

I want to turn to the question of climate change and tax policy. I would like to draw your attention to what we see as three challenges facing Canada as it moves forward to implement its climate change commitments.

Par suite de la publication de ce rapport, Statistique Canada a créé un plan détaillé et à long terme sur la façon d'élargir la portée des comptes. Statistique Canada reconnaît ouvertement qu'il ne suffit pas de créer des comptes, mais qu'il faut également les alimenter de données.

Cela m'amène à vous parler d'une des plus importantes recommandations qui émanent de ce processus. Lorsque nous avons tenté de déterminer quels indicateurs nous recommanderions dans le rapport, nous avons été véritablement étonnés par l'absence de données nationales valables, régulièrement mises à jour sur des enjeux environnementaux comme l'eau et les forêts. Imaginez qu'un pays comme le nôtre constitué d'eau et de forêts ne peut vous dire aujourd'hui quel est l'état de cette eau et de ces forêts.

Cependant, les participants au programme sont parvenus à créer certains indicateurs de base bien solides dans ces domaines, mais ces indicateurs sont en grande partie l'exception.

En collaboration avec tous les paliers de gouvernement, nous devons reconstruire, voire construire nos systèmes d'information dans le domaine de l'environnement. C'est pourquoi, dans ce rapport, nous soutenons fortement le Système canadien d'information pour l'environnement. Cet organisme a été créé par Environnement Canada pour catalyser la création d'un système capable de recueillir l'information appropriée, de la distribuer et de la rendre accessible à tous les Canadiens.

Les indicateurs, le nouveau système de comptes nationaux et le Système canadien d'information pour l'environnement permettront d'avoir une vision intégrée qui nous aidera à assurer la prospérité de demain. Mais cela nécessitera également une forte collaboration ministérielle, collaboration qu'Environnement Canada et Statistique Canada ont commencé à établir et sont déterminés à poursuivre. Nous aidons actuellement les deux ministères en présentant nos recommandations au Cabinet. Le ministre de l'Environnement s'est engagé à informer ses collègues du Cabinet sur la façon de réagir aux propositions qui vous sont présentées aujourd'hui.

Dans le cadre de notre travail, nous posons une simple question qui, nous en sommes convaincus, est bien entendue par les citoyens canadiens. Elle est la suivante: sur le plan de l'environnement, est-ce que nous vivons aujourd'hui au-dessus de nos moyens et est-ce que nous compromettons la capacité qu'auront les générations futures de jouir d'une excellente qualité de vie? Les dommages causés à l'environnement ne devraient-ils pas être considérés comme un déficit actif et comptabilisés comme tel? Aujourd'hui, les citoyens s'attendent à ce qu'il n'y ait de déficit nulle part. Quand il s'agit de la nature, est-ce que nous avons un déficit écologique et pouvons-nous permettre un tel déficit?

Cela m'amène au deuxième volet de la présentation de ce matin, c'est-à-dire la question de la politique budgétaire.

J'aimerais aborder la question des changements climatiques et de la politique fiscale et attirer votre attention sur ce que nous considérons être trois défis que doit relever le Canada au moment où il s'appête à concrétiser ses engagements en matière de changements climatiques.

The first of these has to do with the absence of a clear, long-term strategy that examines our energy future in the context of what we know about our climate change commitments. As you are no doubt aware, or maybe you are not, the U.K. government recently released a white paper entitled, "Our Energy Future: Creating a Low Carbon Economy." This work brings together analysis of U.K. energy supply and demand out to the year 2050, with a set of commitments relating to carbon emissions. This is an exercise that has been replicated in many other OECD countries, but not in Canada.

The major advantage of such a document is that it provides a clear road map to the general public and policy-makers on how elements as diverse as transportation, agriculture, innovation and education, health and the environments, to name but a few, come together around the issue of energy and climate change. It provides a framework for how public investments can, and will be, made. It also lays out clear expectations that help shape long-term business planning and investments.

Let us not forget 86 or 87 per cent of all greenhouse gas emissions come from the exploitation, the transformation and the consumption of fossil fuels. Climate change is not a pollution issue. Climate change is an energy issue.

Such an exercise has not been undertaken in Canada. The National Energy Board has conducted only a small scenario-building exercise relating to energy supply and demand to 2025 for Canada. It is descriptive, not prescriptive. You cannot look to that document and say, "I see where we are going." Recently, Mr. Anderson made comment about the need for Canada to carry out just such long-term planning in relation to energy and climate change, so we are encouraged.

The second challenge relates to the absence of coordinated decision-making governance architecture, in government at large. The round table has seen over 10 years of practice, not theory, repeatedly in its work, that there continues to be a miss-match between the kinds of horizontal thinking and decision-making that is implicit in these issues of sustainable development, and the basic structures that exist for public policy making in Canada.

This is a difficult question and one for which we do not have an answer or a silver bullet. We are, however, just launching a new program on governance and sustainability and we would be pleased to come back and share some findings with you in about a year from now.

The third challenge I want to highlight relates to the use of economic and tax instruments in the attainment of objectives in this area of climate change.

Le premier de ces défis concerne l'absence d'une stratégie claire et à long terme qui examine notre avenir énergétique en regard de ce que nous connaissons de nos engagements en matière de changements climatiques. Comme vous le savez sans doute, mais peut-être pas, le gouvernement du Royaume-Uni a publié récemment un Livre blanc intitulé «Our Energy Future: Creating a Low Carbon Economy». Ce travail réunit l'analyse de l'offre et de la demande énergétiques du Royaume-Uni jusqu'en 2050, et renferme une série d'engagements concernant les émissions de carbone. C'est là un exercice qu'ont imité de nombreux autres pays de l'OCDE, mais pas le Canada.

L'avantage principal d'un tel document est qu'il offre une feuille de route claire au grand public et aux responsables de l'élaboration des politiques quant à la façon dont des éléments aussi diversifiés que les transports, l'agriculture, l'innovation et l'éducation, la santé et l'environnement, pour ne nommer que ceux-là, se greffent à toute la question de l'énergie et des changements climatiques. On y trouve un cadre qui détermine comment les investissements publics peuvent être et seront faits. On y présente également des attentes claires qui vont nous aider à établir la planification et les investissements des entreprises à long terme.

N'oublions pas que 86 ou 87 p. 1000 de toutes les émissions de gaz à effet de serre proviennent de l'exploitation, de la transformation et de la consommation de carburants fossiles. Les changements climatiques ne sont pas un problème de pollution, mais un problème d'énergie.

Le Canada n'a pas effectué un tel exercice. L'Office national de l'énergie n'a fait qu'un petit scénario concernant l'offre et la demande énergétiques jusqu'en 2025 pour le Canada. Il s'agit d'un document descriptif et non prescriptif. On ne peut pas prendre ce document et se dire: «Je vois dans quelle direction nous allons». Tout récemment, M. Anderson a fait un commentaire sur la nécessité pour le Canada d'effectuer une telle planification à long terme en regard de l'énergie et des changements climatiques. Nous sommes donc encouragés.

Le deuxième défi concerne l'absence d'une architecture coordonnée de gouvernance décisionnelle au gouvernement dans son ensemble. Depuis dix ans qu'elle existe, la Table ronde a constaté dans sa pratique, pas seulement en théorie, qu'il y a toujours un mauvais arrimage entre le type de réflexion horizontale et de processus décisionnel implicite dans ces enjeux du développement durable, d'une part, et les structures de base qui existent pour l'établissement des politiques gouvernementales au Canada, d'autre part.

C'est une question difficile à laquelle nous n'avons pas de réponse. Cependant, nous venons de lancer un nouveau programme sur la gouvernance et la viabilité et nous nous ferons un plaisir de revenir pour vous faire part de certaines constatations dans environ un an.

Le troisième défi que je tiens à signaler concerne l'utilisation d'instruments économiques et fiscaux dans le but d'atteindre les objectifs dans le domaine des changements climatiques.

The basic fundamental truth — and this will come as no surprise to most of you — is that our use of tax and other economic instruments to positively affect outcomes on climate change is weak. This situation means that Canadian governments, and I stress governments, have not capitalized on the potential major impact that a creative and concerted use of fiscal policy can have on addressing climate change.

I will highlight two programs that have direct relevance to this question. The first program is on ecological fiscal reform and urban sustainability, which you will find in the report; and the second is on ecological fiscal reform and energy, a program Mr. Wood is now driving with another team.

The question of urban sustainability has a direct bearing on the issue of climate change because it intersects with things like public transit, urban form and energy use. We are 82 per cent urban now. We will be 90 per cent urban in 20 years. Not only will we be 90 per cent urban, but also by 2008 the globe will be, for the first time in human history, an urban population. More people will be living in urban centres than rural areas across the planet by then. As 1.8 billion more people come on this planet in the next 25 years — that is almost two more Chinas — 90 per cent of them are going to be living in developing country cities. It is about the cities going forward.

Our recently released report identifies recommendations for how fiscal policy — how we spend, how we incent, how we disincen and how we tax — can be used to promote urban sustainability with beneficial impacts on climate change.

We are calling for recommendations in this report in four key categories. First, the federal government has to get its house in order. Second, we have to support urban transit more meaningfully than we have been. Third, we must look at how we are supporting the construction of infrastructure in cities. What kind of infrastructure? Is it sustainable? Is it more roads? Finally, we need to encourage the efficient use of energy and land. We have, for example, recommendations here to amend the accelerated capital cost allowance tax treatment in the Canadian Income Tax Act.

We also have a program on ecological fiscal reform on energy. We are looking at how fiscal policy can be used over the long term to promote the reduction of carbon emissions from Canadian energy systems, both in absolute terms and as a ratio of the Canadian GDP. We are looking at three different sectors that we feel have the potential to contribute favourably to what we call

La vérité essentielle — et cela n'étonnera pas la plupart d'entre vous — est que nous utilisons mal nos instruments fiscaux et autres outils économiques pour exercer une influence positive sur les changements climatiques. Cela veut dire que les gouvernements du Canada, et je dis bien les gouvernements, n'ont pas capitalisé sur l'impact majeur qu'une utilisation créatrice et concertée de la politique budgétaire pourrait avoir pour régler le problème des changements climatiques.

Je vais maintenant vous parler de deux programmes qui concernent directement cette question. Le premier programme concerne l'écologisation de la fiscalité et la viabilité urbaine, que vous verrez dans le rapport. Le second, l'écologisation de la fiscalité et l'énergie, programme que dirige actuellement M. Wood avec une autre équipe.

La question de la viabilité urbaine a des répercussions directes sur les changements climatiques parce qu'elle a des ramifications avec des choses comme les transports en commun, l'urbanisation et l'utilisation de l'énergie. La population canadienne est constituée actuellement de 82 p. 100 d'urbains. Nous serons 90 p. 100 dans 20 ans. Non seulement notre population sera constituée à 90 p. 100 d'urbains, mais en 2008, pour la première fois de l'histoire de l'humanité, le globe sera constitué de populations urbaines. Un plus grand nombre de personnes vivra alors dans les centres urbains que dans les régions rurales de par toute la planète. Au moment où 1,8 milliard de personnes de plus verront le jour sur notre planète au cours des 25 prochaines années — c'est presque deux fois la taille de la Chine — 90 p. 100 de ces personnes vivront dans des villes de pays en développement. C'est l'explosion de l'urbanisation.

Dans le rapport que nous venons tout juste de publier, nous formulons des recommandations sur la façon dont la politique budgétaire — c'est-à-dire comment nous dépensons, quelles mesures incitatives et dissuasives nous prenons, comment nous taxons — peut être utilisée pour promouvoir la viabilité urbaine tout en ayant des répercussions bénéfiques sur les changements climatiques.

Ce rapport renferme des recommandations dans quatre grandes catégories. Premièrement, le gouvernement fédéral doit mettre de l'ordre dans ses affaires. Deuxièmement, nous devons appuyer le transport en commun de façon plus significative que nous l'avons fait jusqu'à maintenant. Troisièmement, nous devons voir comment nous appuyons actuellement la construction des infrastructures dans les villes. Quel type d'infrastructures? Sont-elles viables? Doit-on construire plus de routes? Enfin, nous devons encourager l'utilisation efficace de l'énergie et des terres. Par exemple, nous avons formulé des recommandations en vue de modifier la façon de traiter la déduction pour amortissement accéléré dans la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada*.

Nous avons également un programme sur l'écologisation fiscale en matière d'énergie. Nous cherchons à déterminer comment la politique budgétaire peut être utilisée à long terme pour favoriser la réduction des émissions de carbone des systèmes énergétiques canadiens, tant en termes absolus qu'en proportion du PIB canadien. Nous nous intéressons actuellement à trois

long-term decarbonisation of Canadian energy sources, but in which a number of obstacles still remain that might be addressed using fiscal and other economic instruments.

Those sectors are: hydrogen, the hydrogen economy; energy efficiency, what we can be doing from a fiscal perspective to drive up energy efficiency in Canada; and renewable energy. Our objective at the end of this series of three case studies is to put forward some pragmatic, robust and evidence-based options for change — practical recommendations to the government at large, and to the Department of Finance specifically. We hope to extract some general lessons from the case studies that will relate to the kind of framework of policies Canada will need to promote and set up long term to help drive down our carbon emission reductions.

This is in the future. I would like to turn to the more general issue of what fiscal policy looks like now in relation to climate change commitments. There are measures in place but the policy is weak. There are a number of tax measures, spending programs and initiatives that have an indirect bearing on the issue. What there is, however, is terribly piecemeal. It does not target the individual Canadian consumer per se, nor does it provide the broad wholesale base of fiscal support enjoyed by other parts of the energy sector. There is yet no evidence of the targeted measures announced in the government's climate change plan.

I will close here by looping back to our earlier observation of a need for an overarching vision. There is no explicit alignment of fiscal policy with a broader challenge posed by climate change. There is no alignment at the federal level, but more importantly, there is no alignment among all three orders of government. If you were to cut a vertical swath between the federal, provincial and municipal governments, there are many measures that work at cross-purposes, not only at the federal level but also among the three. Given how critical our energy sector is to the health of our economy, given how substantial these climate change challenges are that lie ahead of us as a nation — with 30 per cent greenhouse gas reductions that we are supposed to achieve by roughly 2012 — this is a situation that is very troubling for us and concerns us greatly.

The Chairman: Thank you for bringing these reports, which I assure you will have our attention. I had a chance to peek at the older of them, and the work you are doing is admirable.

I really like what you had to say about using tax and fiscal measures as a tool rather than as a blunt instrument — although it might be hard to disguise them in that way. Would you talk for

secteurs différents qui, à notre avis, peuvent contribuer de façon positive à ce que nous appelons la décarbonisation à long terme des sources énergétiques canadiennes. Ces secteurs recèlent encore un certain nombre d'obstacles qui pourraient être surmontés à l'aide d'instruments budgétaires et autres instruments économiques.

Ces secteurs sont les suivants: l'hydrogène, c'est-à-dire l'économie d'hydrogène; l'efficacité énergétique, c'est-à-dire ce qui peut être fait du point de vue budgétaire pour améliorer l'efficacité énergétique au Canada; et les énergies renouvelables. À la fin de cette série de trois études de cas, notre objectif est de proposer des options de changements pragmatiques, solides et fondées sur des preuves — c'est-à-dire des recommandations pratiques présentées au gouvernement dans son ensemble mais plus particulièrement au ministère des Finances. Nous espérons tirer certaines leçons générales de ces études de cas qui auront un lien avec le type de cadre stratégique que le Canada devra promouvoir et établir à long terme pour faciliter la réduction de nos émissions de carbone.

Ça c'est pour demain. J'aimerais maintenant aborder la question plus générale de la politique budgétaire en regard des engagements qui ont été pris concernant les changements climatiques. Des mesures sont en place, mais la politique qui les appuie est faible. Il existe plusieurs mesures fiscales, des programmes et des initiatives de dépenses qui ont un impact indirect sur la question. Cependant, ce qui existe est extrêmement morcelé. On ne cible pas le consommateur canadien en tant que tel, et ces mesures ne constituent pas non plus la vaste base de soutien budgétaire dont profitent d'autres éléments du secteur énergétique. Il n'existe encore aucune des mesures précises qui sont annoncées dans le plan du gouvernement en matière de changements climatiques.

Je vais m'arrêter ici en revenant à notre observation antérieure sur la nécessité d'avoir une vision globale. Il n'existe aucune harmonisation explicite entre la politique budgétaire et le défi plus large que posent les changements climatiques. Il n'y a pas d'harmonisation au niveau fédéral, mais plus important encore, entre les trois paliers de gouvernement. Si l'on devait tracer une ligne verticale entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, on verrait que beaucoup de mesures s'entrecroisent non seulement au niveau fédéral, mais entre les trois paliers de gouvernement. Compte tenu de l'importance critique que revêt notre secteur énergétique pour la santé de notre économie, compte tenu également de l'ampleur des défis climatiques que nous devons relever en tant que pays — objectif de 30 p. 100 de réduction de gaz à effet de serre que l'on devrait avoir atteint d'ici environ 2012 — c'est là une situation très troublante pour nous et qui nous inquiète beaucoup.

Le président: Merci de nous avoir apporté ces rapports, je peux vous assurer que nous les lirons avec attention. J'ai eu la chance de jeter un oeil sur le plus ancien des deux, et je dois dire que le travail que vous faites est admirable.

Je suis très heureux d'avoir entendu ce que vous aviez à dire au sujet de l'utilisation des mesures budgétaires et fiscales comme outil plutôt que comme instrument mal aplani — bien qu'il soit

a moment about the fact, when the government is balancing its books — which it must strive to do — tax forgiveness and tax breaks and rebates and the like are exactly the same when it comes down to it as writing a cheque. This relates somewhat to what you said about being able to monetize our natural assets. However, when we are talking about things you can actually spend and send back and forth to people in terms of cheques or paper money, when a government is talking about making tax breaks for a corporation for doing a good thing as opposed to an unthinking thing — or to someone to buy a better furnace or fix up the insulation on their house — it is exactly the same as writing a cheque. There is no difference; when the accounting is done, the bottom line is affected in the same way. Are you finding fertile ground in the Department of Finance when you talk about things upon which those ideas can fall?

Mr. McGuinty: Let me backtrack for a second. There is a broad spectrum of approaches to achieving the appropriate balance between our economic growth, our environmental integrity and overall societal well-being. Governments often speak about an optimal policy mix between, for example, command and control regulation and pure volunteerism — companies or sectors who say we will do this ourselves or governments who say, on the other hand, you will do that all right. There are all kinds of measures in that range.

Our experience is that, in Canada, we are in a state of infancy with respect to exploring how fiscal measures could be used to achieve that optimal policy mix — to achieve the proper balance between economic growth, environmental integrity and societal well-being. Environmentalists, with many of whom we work, often talk about letting economic prices tell the environmental truth. For example, if you run another wastewater pipe through a farmer's field into a new suburban development, I can assure you the citizens who are buying their lots and building their homes are not paying the full price for those services. We do not have full costing for basic services like water and wastewater. This is throughout the system.

The Department of Finance often talks about its responsibility as being removing impediments that get in the way of the operation of the free market. Its job is to remove impediments that are market failures.

The department has also argued in the past that, for example, the Income Tax Act is not a tool to achieve public policy ends. I do not know, I went to law school and I read the Income Tax Act and my recollection is that it is full of public policy objectives. In fact, it is an interesting document that collects and helps to

peut-être difficile de le décrire de cette façon. Pourriez-vous nous parler un instant du fait que, lorsque le gouvernement équilibre ses livres — ce qu'il se doit de faire — les mesures d'atténuation fiscale, les abris fiscaux et autres mesures d'urgence, c'est exactement la même chose que de faire un chèque. Cela revient un peu à ce que vous avez dit au sujet d'être capable de monnayer nos richesses naturelles. Cependant, lorsque l'on parle de choses pour lesquelles on peut effectivement engager des dépenses, retourner des chèques ou de l'argent à la population, lorsque le Parlement propose d'accorder des abris fiscaux à une entreprise qui adopte une mesure positive et non une mesure irréfléchie — ou qui permet à quelqu'un d'acheter un meilleur appareil de chauffage ou pour isoler sa maison — c'est exactement la même chose que de faire un chèque. Il n'y a pas de différence. Quand on fait le calcul, en bout de ligne, on arrive au même résultat. Est-ce qu'au ministère des Finances vous trouvez des oreilles attentives lorsque vous parlez des répercussions que pourraient avoir ces idées?

M. McGuinty: Permettez-moi de revenir en arrière un instant. Il existe une vaste gamme d'approches pour atteindre le bon équilibre entre notre croissance économique, notre intégrité environnementale et le bien-être général de la société. Les gouvernements préconisent souvent une combinaison optimale de politiques entre, par exemple, les règlements impératifs et de contrôle et le pur volontarisme — les entreprises ou les secteurs qui disent vouloir prendre ces mesures eux-mêmes ou les gouvernements, de l'autre côté, qui les obligent à le faire. Cette gamme de mesures comprend tous ces éléments.

D'après notre expérience, au Canada, nous en sommes au stade embryonnaire en ce qui concerne l'exploration de la façon dont les mesures budgétaires pourraient être utilisées pour atteindre cette combinaison optimale de politiques — pour atteindre le bon équilibre entre la croissance économique, l'intégrité environnementale et le bien-être de la société. Les environnementalistes, et nous travaillons avec nombre d'entre eux, disent souvent que ce sont les réalités économiques qui vont déterminer la vérité environnementale. Par exemple, si on fait passer un autre tuyau d'écoulement des eaux usées sur les terres d'un agriculteur pour alimenter un nouveau lotissement suburbain, je peux vous assurer que les citoyens qui vont acheter leur terrain et y construire leur maison ne paieront pas le véritable prix de ces services. Nous ne connaissons pas le coût exact des services de base comme l'eau et les eaux usées. C'est inclus dans tout le système.

Le ministère des Finances parle souvent de sa responsabilité, qui est d'éliminer les obstacles qui nuisent au fonctionnement du marché libre. Son travail consiste à éliminer ces obstacles qui constituent des échecs du marché.

Par exemple, le ministère a déjà soutenu que la *Loi de l'impôt sur le revenu* n'est pas un outil qui permet d'atteindre les objectifs en matière de politique gouvernementale. Je n'en sais rien, j'ai fait des études d'avocat et j'ai lu la *Loi de l'impôt sur le revenu*; d'après mes souvenirs, elle est remplie d'objectifs en matière de politique

redistribute wealth. To argue that the role is not to achieve the balance I spoke of earlier is nonsense.

The difficulty is in breaking through the barrier that I can describe this way: Canadians understand that if they want education systems, they have to pay. If they want health care they have to pay. If they want infrastructure, they have to pay for that too. However, they want a free environment, and they do not want to pay for it.

This is the difficulty now. We now have to move across a line in economic thinking where we must begin internalizing costs that remain external. This is what the Kyoto Protocol has done for us. The Kyoto Protocol is as they say on Sesame Street, "One thing is not like the others."

Kyoto is not like the other multilateral environmental agreements that we have signed because the Kyoto Protocol has monetized carbon. It has put a dollar value on carbon.

The owner of an Ottawa taxi fleet asked what it means to him. It is simple. He will have to pay for the right to emit greenhouse gases into the atmosphere because the atmosphere is absorbing those wastes. The atmosphere is processing them. Until now, as an economic input, he has not been called upon to factor in those costs. He will now have to do that.

The difficulty is bucking up against 125 years of economic thinking. Economists tell me this all the time when I speak about wetlands. Wetlands are that swamp that we drained to put into marginal agricultural production for which there are incentives for farmers to do so. Why are they doing this? They do it because there is no dollar value on the functioning of a wetlands.

We know that wetlands are hundreds of millions of years old. They are perfect, free, water and air filters for the planet. Canada has 26 per cent of the globe's wetlands. They filter the air and water as no other system can. We have not devised a technological device that can do it as well.

Economists say to prove that wetlands are worth something. My comment is always the same. I say, "Sorry, that is intellectually dishonest." The social science of economics is failing to measure natural capital, which is as indispensable to the functioning of our economy, as is our human, built and financial capital.

To think that you will be able to run the planet without wetlands is nonsense. There is a reverse onus. The economist should prove that the wetlands is worth zero, and then we can talk.

The Chairman: That back 160 acres of wetlands has been monetized, because when I bought it, I did not pay the same amount of money as if it were not half under water, and if it were tillable. I paid less for that section of land than I would have if it

gouvernementale. De fait, il s'agit d'un document intéressant qui rassemble et permet de redistribuer la richesse. Quand on dit que le rôle du ministère n'est pas d'atteindre l'équilibre dont j'ai parlé tout à l'heure, cela n'a aucun sens.

La difficulté consiste à abattre l'obstacle que je peux décrire de cette façon: les Canadiens savent que s'ils veulent un système d'éducation, ils doivent payer. S'ils veulent des soins de santé, ils doivent payer. S'ils veulent des infrastructures, ils doivent payer aussi. Ils veulent également un environnement sain, mais ils refusent de payer.

C'est le problème qu'on a aujourd'hui. Nous devons franchir une barrière en matière de réflexion économique et commencer à intégrer les coûts qui demeurent encore des coûts externes. C'est ce qu'a fait le Protocole de Kyoto pour nous. Le Protocole de Kyoto, comme on dit dans l'émission Sesame Street, est une chose qui ne ressemble pas aux autres.

Le Protocole de Kyoto n'est pas comme les autres ententes multilatérales sur l'environnement que nous avons signées parce que le Protocole de Kyoto a monnayé le carbone. On a attribué une valeur en dollars à ce carbone.

Le propriétaire d'un parc de taxis à Ottawa a demandé ce que cela signifiait pour lui. C'est simple. Il devra payer pour avoir le droit d'émettre des gaz à effet de serre dans l'atmosphère parce que l'atmosphère absorbe ces déchets et les transforme. Jusqu'à ce jour, sur le plan économique, il n'a pas été obligé de payer ces coûts. Il devra maintenant le faire.

Le problème, c'est de se heurter à 125 ans de pensée économique. C'est ce que les économistes me répètent sans cesse lorsque je parle des milieux humides. Les milieux humides, c'est ce marécage que l'on a drainé pour y faire de la production agricole marginale en accordant des mesures incitatives aux agriculteurs. Pourquoi font-ils cela? Parce qu'il n'y a pas de prix à payer pour le fonctionnement d'un milieu humide.

Nous savons que les milieux humides existent depuis des centaines de millions d'années. Ce sont des filtres parfaits, gratuits, pour l'air et pour l'eau sur la planète. Le Canada compte 26 p. 100 des milieux humides du globe. Ils filtrent l'air et l'eau comme aucun autre système. Il n'existe aucun mécanisme technologique qui fonctionne aussi bien.

Les économistes disent qu'il faut prouver que les milieux humides valent quelque chose. Je réponds toujours la même chose. Je dis: «Désolé, c'est malhonnête sur le plan intellectuel». La science sociale de l'économie n'est pas capable de mesurer le capital naturel, capital qui est aussi indispensable au fonctionnement de notre économie que notre capital humain, financier et autre.

Penser pouvoir faire fonctionner la planète sans les milieux humides n'a aucun sens. Le fardeau de la preuve revient à l'autre partie. L'économiste doit prouver que les milieux humides ne valent rien, après, nous pourrions entreprendre la discussion.

Le président: Les 160 acres de milieux humides ont été monnayées parce que lorsque je les ai achetés, je n'ai pas payé la même chose que si la moitié n'était pas sous l'eau, et s'il était possible d'y construire quelque chose. J'ai payé moins cher pour

were flat and dry. I hope that it would not be dry, but not wetland. It has been monetized on the down side. That is to say, that land is worth less.

Mr. McGuinty: The price you may have paid for that back 160 acres does not reflect the ecosystem that the wetlands provides. There should be a monetary value possible to assign to a functioning ecosystem. It provides water filtration.

There was a town recently in Saskatchewan that had serious water problems. I think that they approached Ducks Unlimited, which had maintained water systems in Saskatchewan. It was able to provide in a balanced and sustainable way the water supply that town desperately needed.

I will give you another example of monetization. Five or six years ago, New York City desperately needed a new water treatment system. They got full costing on an up-to-date, technological wastewater treatment facility. It was priced somewhere between \$8 billion and \$12 billion. It was for the entire city of New York.

That was expensive. They deconstructed and examined seriously from where the water came. It came from up north in the Catskill Mountains. The administrator of New York City felt that they could do the job better. They went upstate and purchased huge tracts of land. They took the land out of circulation forever. They reclaimed and preserved all kinds of wetlands. They paid cities and towns upstream for their new water treatment facilities. They determined that there was a much more long-term sustainable solution using an integrated watershed management approach. They accomplished the entire thing for less than \$4 billion.

If you look at eco-service systems as simply something that can be dealt with without anything economic consequence then that is what will happen. It will be treated the same as it has been since the Industrial Revolution. It is for free.

If you were buying the land, and you were paying more because there might a tax measure on the books that rewarded you for keeping that wetland intact, as the Americans have done, then it would be a different story.

The Chairman: Have you made specific recommendations to the Department of Finance about measures having to do with tax that Canadians could easily grasp and put into place today? If you have, what has been the response from finance?

Mr. McGuinty: We have made dozens of recommendations. Some of the recommendations are expenditure-related and some are tax-related.

cette partie de terre que je n'aurais fait si elle avait été plate et sèche. J'espère que ma terre n'est pas sèche, mais que ce n'est pas non plus un milieu humide. Elle a été monnayée, mais à la baisse, c'est-à-dire que la terre vaut moins.

M. McGuinty: Le prix que vous avez peut-être payé pour ces 160 acres ne reflète pas l'écosystème qu'offrent les milieux humides. Il doit y avoir une valeur financière possible que l'on peut donner à un écosystème qui fonctionne et qui offre une filtration de l'eau.

Une ville de la Saskatchewan a connu dernièrement de graves problèmes d'eau. Je pense que les autorités ont pressenti l'organisme Canards illimités, qui assurait la gestion des systèmes d'approvisionnement en eau en Saskatchewan, pour trouver une façon équilibrée et viable d'approvisionner en eau cette ville qui en avait désespérément besoin.

Je vais vous donner un autre exemple de monétisation. Il y a cinq ou six ans, la ville de New York avait désespérément besoin d'un nouveau système de traitement des eaux. Elle a obtenu une évaluation complète des coûts pour l'achat d'une installation à la fine pointe de la technologie pour le traitement des eaux usées. Le prix s'établissait entre 8 et 12 milliards de dollars pour toute la ville de New York.

C'était cher. La ville a démolit les installations existantes et examiné sérieusement la source de l'eau. L'eau venait du Nord, dans les montagnes Catskill. L'administrateur de la ville de New York s'est dit que l'on pouvait faire mieux. On s'est rendu dans le haut de l'État et on a acheté de vastes étendues de terres sur lesquelles on a définitivement interdit la circulation. On a récupéré et préservé tous les types de milieux humides. On a payé les villes et les villages en aval pour leurs nouvelles installations de traitement des eaux et on a déterminé qu'en utilisant une gestion intégrée des bassins hydrographiques, on allait trouver une solution beaucoup plus viable à long terme. On a réalisé tous les travaux pour moins de 4 milliards de dollars.

Si vous pensez que les systèmes d'écoservices sont simplement quelque chose que l'on peut utiliser sans répercussions économiques, eh bien alors c'est ce qui se produira. Le système sera traité de la même façon qu'il l'est depuis la révolution industrielle. On pense que c'est gratuit.

Si vous achetiez la terre, si vous payiez davantage parce qu'il pourrait peut-être y avoir une mesure fiscale qui vous récompenserait pour garder ce milieu humide intact, comme les Américains l'ont fait, alors on ne chanterait plus la même chanson.

Le président: Est-ce que vous avez présenté des recommandations précises au ministère des Finances sur des mesures concernant des taxes, mesures que les Canadiens pourraient facilement comprendre et adopter aujourd'hui? Si oui, quelle a été la réponse des Finances?

M. McGuinty: Nous avons fait des dizaines de recommandations, certaines d'entre elles touchant les dépenses, d'autres la fiscalité.

We have had success, I would say, 30 per cent of the time. Sixty to 70 per cent of the time we continue to move to advocate the take up of those measures, but some of them are costly.

Tragically for us, we feel that we are doing it in a way that is sometimes piecemeal. We will take the notion of sustainable development and disaggregate it into pieces that people will understand. We will look at environmental quality. We will look at the Brownfields Challenge, for example.

In each area, we will make specific tax recommendations. That which the government promised in the first and second red books has never been delivered. The government had promised to go through the entire fiscal structure of the country and look at it through a lens of sustainable development. They were to determine what signals were being sent out, and the signals citizens were getting. It was very practical speaking. This report on urban design singles out one measure.

If you buy a brand new home today on a green field on the outskirts of Toronto, Ottawa or any city, you get a one-third GST rebate. Most of those homes are being built on farmers' fields. We are building the way we were building in the early 20th century.

You get a one-third GST rebate to buy that house. You get a provincial land transfer tax deduction as well, in Ontario.

Let us say that you buy a triplex in the center of any city, keeping that home in the 100-year-old housing stock world. You spend \$150,000 in renovations and turn it into an R2000 property. You have increased densification, which is the stated policy of every major city in Canada. You get no reward. There are no tax benefits. This is just a small example of how the system is not aligned with the overall priorities in the area.

The Chairman: You probably would have aggrandized the property, and the assessment would be higher.

Senator Milne: It might be valuable for the committee to have a list of the recommendations that you have made to the tax department.

The Chairman: Could you do that for us?

Mr. McGuinty: We could.

The Chairman: We would be intrigued to know those recommendations. Could you tell us about the 30 per cent recommendations that were adopted and 70 per cent that were not?

Senator Finnerty: You were at the meeting of the Federation of Canadian Municipalities. Were you able to convince any of the reeves or mayors? Did you get feedback from them or make them understand what is happening?

Je dirais que nous avons obtenu un taux de succès de 30 p. 100. De 60 à 70 p. 100 du temps, nous continuons de préconiser l'adoption de telles mesures, dont certaines sont coûteuses.

Malheureusement, c'est que nous avons l'impression de travailler parfois à la pièce. Par exemple, nous prendrons la notion du développement durable que nous disséquons pour la faire comprendre aux gens. Nous nous intéresserons à la qualité de l'environnement, au défi que posent les terrains contaminés, par exemple.

Dans chaque domaine, nous ferons des recommandations fiscales précises. Ce que le gouvernement a promis dans ses premier et second livres rouges n'a jamais été respecté. Le gouvernement avait promis de réviser toute la structure budgétaire du pays sous l'angle du contexte du développement durable. Le gouvernement devait également comparer les signaux qu'il envoie et les signaux que reçoivent les citoyens. C'était là une vision très pratique. Ce rapport sur l'esthétique urbaine ne précise qu'une seule mesure.

Si vous achetez une maison neuve aujourd'hui sur un nouveau site en banlieue de Toronto, d'Ottawa ou d'ailleurs, vous obtenez une remise d'un tiers de la TPS. La plupart de ces maisons sont construites sur des terrains propices à l'agriculture. On construit actuellement de la même façon que l'on construisait au début du XXe siècle.

Vous obtenez une remise de TPS d'un tiers pour acheter cette maison. Vous obtenez une déduction provinciale de taxes sur les transferts fonciers en Ontario également.

Supposons que vous achetez un triplex dans le centre d'une ville, que vous gardez cette maison dans le parc immobilier vieux de 100 ans. Vous dépensez 150 000 \$ en renovations et vous en faites une propriété qui satisfait aux normes R2000. Vous avez accru la densification qui est la politique établie de toutes les grandes villes au Canada. Vous n'obtenez aucune récompense, aucun avantage fiscal. C'est là simplement un petit exemple du manque d'harmonisation du système avec les priorités globales dans le domaine.

Le président: Vous avez probablement agrandi la propriété et l'évaluation sera plus élevée.

Le sénateur Milne: Il serait bon que le comité ait une liste des recommandations que vous avez présentées au ministère des Finances.

Le président: Pourriez-vous nous la fournir?

M. McGuinty: Certainement.

Le président: Nous serions curieux de connaître ces recommandations. Pourriez-vous nous parler des 30 p. 100 de recommandations qui ont été adoptées et des 70 autres qui ne l'ont pas été?

Le sénateur Finnerty: Vous avez assisté à l'assemblée de la Fédération canadienne des municipalités. Avez-vous été capables de convaincre les échevins ou les maires? Avez-vous eu de la rétroaction de leur part ou leur avez-vous expliqué la situation?

Mr. McGuinty: Sure. We were flattered and pleased to hear that when the 20 big city mayors huddled at their annual dinner meeting, they said that there were two things of note at their AGM.

First was Mr. Martin's leadership speech on tax room for gas tax for cities, to pump more income into cities. Second was this report.

I cannot comment on the merits, as we have done no studies on a gas tax offset to cities. We are finding this whole area is very much an ice-floe-to-ice-floe measure. Cities say they want more money from the federal government, and the government says no, they are already pumping infrastructure money into the cities. Six months later, the cities come back and ask for a tax-deductible transit pass — no. A year later, they want a part of the gas tax — maybe: one says yes, one says no.

What we do not have is a serious examination at the federal-provincial and fiscal levels as we migrate. We are morphing into 12 city-states. That is the future of this country. We are not concerned about rural issues, parts of the country that are emptying out. We see no evidence that this is slowing down, but there is no coherent examination of fiscal policy.

We delivered a message to the big-city mayors in the report, that it is time now to get very detailed about how to go forward and generate the kind of options, because we do not think you are getting them.

Senator Finnerty: Do you think they took it seriously?

Mr. McGuinty: Every major Canadian city that I know of is running a deficit this year. With the downloading in certain provinces, they are cash-strapped. Canadian cities are hamstrung; they are shackled, compared to their European and American counterparts. I was down in Philadelphia touring the hollowing out of the city, but it also charges a 3 per cent income tax. No Canadian city has that power.

There are other revenue-raising tools that Canadian cities do not possess. They have property taxes, bylaws and development charges and that is about it.

The Chairman: They also have a different constitution.

Senator Merchant: I wish you all the luck in the world because I do not know that we are going to be able to engage the public. Do you find that the individual person is engaged in this battle? It is individuals that are producing about a quarter, I think, of the greenhouse gases. Increasing taxes, raising prices, what was the response of the taxi driver after you told him he would have to pay for it?

M. McGuinty: Certainement. Nous avons été flattés et heureux d'entendre que lorsque les maires des 20 grandes villes se sont réunis à leur dîner annuel, ils ont dit que deux choses importantes étaient à l'ordre du jour de leur assemblée générale annuelle.

Premièrement, le discours de M. Martin, qui poursuit sa course à la direction du parti, sur la réforme fiscale concernant la taxe sur l'essence pour les villes, afin de générer plus de recettes dans ces villes. Deuxièmement, il y a eu ce rapport.

Je ne peux pas faire de commentaires sur les avantages, comme nous n'avons fait aucune étude sur une remise de la taxe sur l'essence aux villes. À notre avis, toute cette question est une rencontre de banquises. Les villes réclament plus d'argent du gouvernement fédéral, le gouvernement dit non, en prétextant qu'il injecte déjà de l'argent dans les infrastructures des villes. Six mois plus tard, les villes reviennent à la charge et demandent que la carte de transport en commun soit déductible d'impôt — non. Un an plus tard, elles veulent une partie de la taxe sur l'essence — peut-être, un dit oui, l'autre dit non.

Ce qu'il nous manque, c'est un examen sérieux au niveau fédéral-provincial et au niveau fiscal au fur et à mesure que nous changeons les choses. Nous sommes en train de construire un pays d'agglomérations urbaines. C'est l'avenir. On ne s'inquiète pas des enjeux ruraux, des parties du pays qui se vident. On ne voit aucun signe que cette tendance recule, mais on ne fait pas d'examen cohérent de la politique budgétaire.

Dans le rapport, nous disons aux maires des grandes villes que le temps est venu de préciser la façon dont ils veulent aller de l'avant pour générer les options parce que nous ne croyons pas qu'ils savent vraiment où ils s'en vont.

Le sénateur Finnerty: À votre avis, vous a-t-on pris au sérieux?

M. McGuinty: Toutes les grandes villes canadiennes que je connais accusent un déficit cette année. Avec les responsabilités que leur imposent certaines provinces, ces villes sont aux prises avec des difficultés financières. Les villes canadiennes sont gênées dans leur travail, prises au piège, comparativement à leurs homologues européennes et américaines. Je suis allé à Philadelphie constater l'évidement de la ville, mais on impose là-bas une taxe sur les revenus de 3 p. 100. Aucune ville canadienne n'a ce pouvoir.

Il y a aussi d'autres outils de perception de recettes que les villes canadiennes n'ont pas. Elles ont les taxes foncières, elles font des règlements et elles exigent des frais de développement, mais c'est à peu près tout.

Le président: Mais elles ont aussi une constitution différente.

Le sénateur Merchant: Je vous souhaite toute la chance au monde parce que je ne sais pas si nous allons être capables de mettre le public de notre côté. Croyez-vous que les particuliers sont engagés dans cette bataille? Ce sont les particuliers qui produisent environ le quart, je pense, des gaz à effet de serre. Accroître les taxes, hausser les prix, quelle a été la réponse du chauffeur de taxi quand vous lui avez dit qu'il devrait payer pour cela?

Mr. McGuinty: It was fascinating because the particular owner of that taxi fleet happens to be heavily linked in with Ballard Power. We had an interesting demonstration project for the country by taking 100 or 200 of his cabs and running them on fuel cells for three years.

The question of public engagement is a good one. The first thing I would say is there is room for public mobilization using price signals. I am a huge fan of price signals. I used to live in Rome, Italy, and I paid Canadian \$2.25 per litre for gas. I can assure you I was more careful about my driving than I am here. The price signals are a huge area to re-evaluate.

With respect to Canadians understanding the issue, I think Canadians are beginning to understand that something is wrong. I think that when Toronto hits 50 to 65 bad air days this summer, they are going to link not necessarily their air quality challenge with the Kyoto Protocol or greenhouse gases, which they should not be doing, but they will link it with health. They will link it with not being able to put their asthmatic kids out. They will link it with the preponderance of EpiPens in kids' school drawers. They will link it with not being able to take parents and grandparents out. They will get the challenge in economic terms. They understand that it is costing the Toronto economy about \$1 billion a year because of gridlock. In our just-in-time delivery world, our factories today are trucks on highways. That is where most of our inventory is held, in the new economy.

They are not sure what Kyoto means. One of the things I have been supplicating with respect to ministers is, if we make this real, then this is a revolution. For 10, 15 or 20 years hence, we should be using Kyoto as a fundamental rallying cry.

Another thing we have discovered is there are too many issues around the environment. I do not know of a single environment issue: I know about environment, economy and societal well-being issues because they are linked. Too many of these issues are painted as pain, grief and cost.

Crazy people who hug trees, put spikes in trees, I do not want to deal with this. This is about economic opportunity. This is about remaining wealthy. We went into the city business five years ago with Mike Harcourt, the former Premier of British Columbia. We went around the Ottawa bubble and talked about the city crisis, which is coming on, whether we like it or not. People were polite and deferential, listened and did not have time for us.

We went back to the drawing board and said this is not working. We went down to the World Bank, met with the president and came up with the numbers. We identified the \$1-trillion urban infrastructure economy, second only to

M. McGuinty: C'était fascinant parce que le propriétaire de ce parc de taxis connaît très bien la pile à combustible Ballard. Nous avons fait un intéressant projet de démonstration pour le pays en prenant 100 ou 200 de ces voitures et en les faisant rouler à l'aide de piles à combustible pendant trois ans.

La question de l'engagement du public est intéressante. La première chose que je dirais, c'est qu'il y a de la place pour la mobilisation du public à l'aide des signaux concernant les prix. Je suis très en faveur de ces signaux. J'ai déjà vécu à Rome, en Italie, et je payais 2,25 dollars canadiens le litre d'essence. Je peux vous assurer que j'utilisais ma voiture avec beaucoup plus de circonspection que je ne le fais ici. Les signaux des prix sont un vaste domaine à réévaluer.

En ce qui concerne la compréhension qu'ont les Canadiens du problème, je pense qu'ils commencent à saisir que quelque chose ne va pas. Je pense que lorsque Toronto atteindra les 50 à 65 jours d'air vicié cet été, on ne fera pas nécessairement le lien avec la qualité de l'air et le Protocole de Kyoto ou les gaz à effet de serre, ce qu'on ne devrait pas faire, mais les gens vont faire le lien avec la santé. Par exemple, ils vont comprendre qu'ils ne peuvent pas envoyer leurs enfants asthmatiques jouer dehors. Ils vont faire un lien avec la prépondérance des EpiPens dans les tiroirs des pupitres des enfants. Ils vont faire un lien avec le fait de ne pas être capables de sortir les parents et les grands-parents. Ils vont comprendre le défi que cela pose en termes économiques. Ils comprennent que cette saturation coûte environ 1 milliard de dollars par année à l'économie de Toronto. Dans notre monde où on parle de prestations de services juste à temps, nos usines d'aujourd'hui sont les camions sur les autoroutes. C'est là que se trouve la plupart de notre inventaire, dans la nouvelle économie.

Les gens ne savent pas exactement ce qu'implique Kyoto. L'une des choses que j'ai fortement préconisées auprès des ministres, c'est que, si nous concrétisons la situation, il y aura alors une révolution. Pendant les 10, 15 ou 20 prochaines années, nous devrions utiliser Kyoto comme un cri de ralliement fondamental.

Autre chose que nous avons découverte: c'est qu'il y a trop d'enjeux concernant l'environnement. Je ne connais pas une seule chose qui touche l'environnement, mais je connais l'environnement, les enjeux touchant l'économie et le bien-être de la société parce qu'ils sont liés. Trop de ces enjeux sont décrits comme étant douloureux, coûteux, et cetera.

Les fous qui s'attachent à des arbres, qui s'y éperonnent, je ne veux pas m'en occuper. La question qui nous intéresse, ce sont les possibilités économiques, c'est la richesse qui nous reste. Nous nous sommes intéressés aux questions des villes il y a cinq ans avec Mike Harcourt, l'ancien premier ministre de la Colombie-Britannique. Nous avons fait le tour des illusions d'Ottawa, nous avons parlé de la crise que vit la ville, qu'on soit d'accord ou pas. Les gens ont été polis et respectueux. Ils ont écouté ce que nous avions à dire mais n'avaient pas de temps à nous consacrer.

Nous sommes retournés à nos devoirs et nous avons dit que cela ne fonctionnait pas. Nous nous sommes adressés à la Banque mondiale, nous avons rencontré le président et avons obtenu des chiffres. Nous avons déterminé l'économie de 1 billion de dollars

international tourism, with a rapidly urbanizing globe. We figured out that Canada was getting less than 1 per cent of its share of the opportunities globally. We told that story and frankly within seven weeks the Prime Minister launched the sustainable cities initiative, funding for which he doubled in Johannesburg six months ago.

If you flip it on its head with Canadians, you say this is not just about penalizing you and forcing you out of your cars and those other things that are often portrayed, it is about new jobs and positioning Canada as a global supplier of sustainable solutions for the planet. The last time I looked these issues are not going away, they will only get worse. If you flip it that way and make it economic opportunity, maybe you get more buy-in.

Senator Merchant: I have some charts here. I have a comparison of global emissions. I am starting out in 1990, which is going back 10 years and then I will tell you what is happening in 2000. They rank different countries. In Canada, we emit 22 tons per capita, the U.S. emits 25, but we are very high, we are big polluters. We are twice as dirty as Europe, four times the Middle East, more than twice Japan, seven times as dirty as China, and eight times as dirty as India.

I think Canada has a big job to try and get our house in order in fairness to the world, but my concern is we cannot seem to get the United States to sign on to the Kyoto Protocol. In terms of competitiveness with the U.S., how does this affect our industries and our competitiveness?

Mr. McGuinty: That is a huge question, a good question, but a huge question. Many of you have been around the world. I had the privilege of living almost nine years abroad and travelled widely, lived in Africa, and lived in Europe. This country is wealthy beyond belief for most people on the planet. Its perception internationally is big, green, few people, and very wealthy.

From the roundtable's perspective, the members are unanimous in this respect. Canada has an obligation to show leadership. It was the western industrialized economies that built their economies on the back of the atmosphere. Let us be honest about it. Now, the question is: How can the industrialized world move forward to begin — sometimes the best way to begin is just to begin — how will we begin to bring down, for example, the kind of ratio you were quoting?

Certainly, there is a feeling behind the ratification drivers that Canada has a global responsibility to do this, because of its position in the world, because of its wealth and because it built its economy largely on the back of the atmosphere, like the United States and Western Europe.

au titre des infrastructures urbaines, qui viendraient au second rang après le tourisme international, dans un monde qui s'urbaniserait rapidement. Nous avons calculé que le Canada obtenait moins de 1 p. 100 de sa part à l'échelle mondiale. C'est ce que nous avons dit, et sept semaines après, le premier ministre a lancé l'Initiative des villes durables, dont il a doublé le financement à Johannesburg il y a six mois.

Si on examine la question avec les Canadiens, on peut dire qu'il ne s'agit pas simplement de vous pénaliser et de vous forcer à ne pas utiliser des voitures et autres choses, mais c'est aussi parler des nouveaux emplois et du fait de positionner le Canada comme fournisseur mondial de solutions viables pour la planète. La dernière fois que je me suis intéressé à ces enjeux, je me suis dit qu'ils n'allaient pas disparaître, mais qu'ils ne vont que s'empirer. Par contre, si on tourne les choses à l'envers et qu'on présente ça comme des possibilités économiques, peut-être obtiendrons-nous davantage l'aval des gens.

Le sénateur Merchant: J'ai ici certains tableaux. Il s'agit d'une comparaison des émissions à l'échelle mondiale. Les données datent de 1990, c'est-à-dire un retour en arrière de dix ans, et ensuite on nous dit ce qui se passe en 2000. On classe différents pays. Au Canada, nous émettons 22 tonnes par habitant, aux États-Unis, 25, notre pourcentage est très élevé, nous sommes de gros pollueurs. Nous sommes deux fois plus pollueurs que l'Europe, quatre fois plus que le Moyen-Orient, plus de deux fois plus que le Japon, sept fois plus que la Chine et huit fois plus que l'Inde.

Je pense que le Canada a beaucoup à faire pour mettre de l'ordre dans ses affaires et être équitable pour le reste du monde, mais ce qui m'inquiète, c'est que l'on ne semble pas capable d'amener les États-Unis à signer le Protocole de Kyoto. En ce qui concerne la compétitivité avec les États-Unis, en quoi cela touche-t-il nos industries et notre capacité de livrer concurrence?

M. McGuinty: Votre question est intéressante, mais énorme. Beaucoup d'entre vous ont voyagé de par le monde. J'ai eu le privilège de vivre pendant presque neuf ans à l'étranger et j'ai beaucoup voyagé, j'ai vécu en Afrique et en Europe. Pour la plupart des gens dans le monde, le Canada est riche comme on ne peut l'imaginer. Nous sommes perçus à l'échelle internationale comme un pays vaste, vert, peu densément peuplé et très riche.

Les membres de la Table ronde sont unanimes à cet égard. Le Canada a l'obligation de faire preuve de leadership. Ce sont les pays occidentaux industrialisés qui ont bâti leurs économies sur le dos de l'atmosphère. Soyons honnêtes. Aujourd'hui, la question qu'il faut se poser est la suivante: comment le monde industrialisé peut-il aller de l'avant pour commencer — parfois la meilleure façon de commencer est de simplement commencer — comment allons-nous commencer à ramener à la baisse, par exemple, le type de ratio que vous citiez tout à l'heure?

Certes, les promoteurs de la ratification de Kyoto estiment que le Canada a une responsabilité mondiale à cet égard en raison de la position qu'il occupe dans le monde, de sa richesse, et parce qu'il a bâti son économie en grande partie sur le dos de l'atmosphère comme les États-Unis et l'Europe occidentale l'ont fait.

The question of competitive linking to the United States is a complicated question that I am not that well suited to answer. There are some advocates who say it is best for Canada to get into the Kyoto Protocol sooner rather than later because we will pay much less for carbon. I think the Government of Canada has acted on that belief by capping per-ton charges of carbon at \$15. If the price of carbon exceeds \$15 per ton, the Government of Canada has said it is prepared to indemnify Canadian actors, who will be paying now for the right to pollute.

There are others who say, no, this is simply going to make us uncompetitive vis-à-vis our American counterparts. Yet, again, Mr. Bush saw fit to say in his State of the Union address that the American administration was going to move very aggressively to actually use the fiscal and tax system to incent a further decarbonization, or less carbon-intensive economy in the United States. How this will settle, I cannot predict. I do not know. We have not been working on that question. Mr. Wood can probably add more.

However, while we have an energy market here under NAFTA, it has always been perplexing to me why we do not have serious discussions ongoing about a NAFTA-wide greenhouse gas response. The economies being as linked as they are, Canada driving the free trade agreement of the Americas to expand our reach to Tierra del Fuego, why is it that we are fully engaged on the Kyoto Protocol side, but we are not fully engaged in discussions with Washington and Mexico City, for example?

It seems to me to be a great mystery. I do not know whether that is simply because the momentum behind the international deal was such that we were there and helping to drive it and we have been there since the late 1980s and so on, but it is perplexing.

Mr. Alex Wood, Policy Advisor, National Roundtable on the Environment and the Economy (NRTEE): On the question of what is happening in the United States and how it impacts our particular situation vis-à-vis Kyoto, one of the interesting aspects is that from what we know — and people we talk to quite a bit in Washington have held this up as a general trend — the American response toward Kyoto is very much toward the specifics of the Kyoto Protocol itself. Even the Republican administration recognizes there are, beyond Kyoto, a certain number of protocols that will come into place that the United States fully intends to be a very active participant in.

The other part of that, of course, is that there is sort of a gulf in public perception between what the administration says at a fairly high level on the Kyoto Protocol and the kind of steps they are taking on hydrogen and clean coal at the federal level, and the kind of steps being promoted in certain of the states, for example. One interesting point to illustrate this is that last year — this was

La question du lien concurrentiel avec les États-Unis est une question compliquée à laquelle je ne suis vraiment pas habilité à répondre. Ceux qui préconisent la ratification diront qu'il est préférable que le Canada applique le Protocole de Kyoto dès maintenant parce que nous allons payer beaucoup moins cher pour les émissions de carbone. Je pense que le gouvernement du Canada a agi en conséquence en fixant les frais pour les émissions de carbone à 15 dollars la tonne. Si le prix du carbone dépasse 15 dollars la tonne, le gouvernement s'est dit prêt à indemniser les intervenants canadiens qui paieront alors pour avoir le droit de polluer.

D'autres disent non, cela va tout simplement nous priver de toute compétitivité vis-à-vis nos homologues américains. Pourtant, là encore, M. Bush a jugé bon de dire dans son discours sur l'état de l'union que le gouvernement américain allait adopter des mesures très dynamiques et en fait utiliser le régime fiscal pour inciter les entreprises à décarboniser davantage, ou à avoir une économie qui utilise moins le carbone aux États-Unis. Comment cela se fera-t-il? Je ne peux le prédire, je n'en sais rien. Nous n'avons pas examiné cette question. M. Wood pourrait probablement vous en dire davantage.

Cependant, même si nous avons un marché de l'énergie ici encadré par l'ALENA, je me suis toujours demandé pourquoi nous n'avons pas de discussions sérieuses sur les mesures visant à faire diminuer les gaz à effet de serre en vertu de l'ALENA. Les économies étant interreliées comme elles le sont, le Canada prenant les devants de l'Accord de libre-échange des Amériques pour atteindre la Terre de feu, comment se fait-il que nous sommes pleinement engagés à l'égard du Protocole de Kyoto quand nous n'avons pas entrepris de discussions avec Washington et Mexico, par exemple?

Cela me paraît un grand mystère. Je ne sais pas si c'est simplement parce que l'élan qui a poussé cette entente internationale était tel, nous étions là, nous avons mis l'épaule à la roue et nous sommes dans le portrait depuis la fin des années 1980 et ainsi de suite, mais la question me rend perplexe.

M. Alex Wood, conseiller en matière de politiques, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE): Quant à savoir ce qui se passe actuellement aux États-Unis et en quoi cela aura un impact sur notre situation vis-à-vis du Protocole de Kyoto, l'un des aspects intéressants est que, d'après ce que nous savons — les gens avec qui nous nous entretenons à l'occasion à Washington disent la même chose — la réaction des États-Unis à l'égard de Kyoto concerne beaucoup les aspects particuliers du Protocole comme tel. Même l'administration républicaine reconnaît qu'il y a, au-delà de Kyoto, un certain nombre de protocoles qui seront mis en place et auxquels les États-Unis ont l'intention de participer pleinement et activement.

Par contre, bien sûr, il existe en quelque sorte un gouffre dans la perception du public entre ce que le gouvernement dit être un niveau assez élevé d'émissions décrit dans le Protocole de Kyoto et le type de mesures que l'on prend concernant l'hydrogène et le charbon propre au niveau fédéral, et les mesures qui sont préconisées dans certains États, par exemple. Un point

reported about three or four months ago in the papers — carbon emissions in Canada increased; in the United States they decreased. That is largely a function of action at the state level.

Another related point is that, for the North American economy, what has been happening, if you take our different industrial sectors, carbon emissions are actually decreasing over time as a general trend. The one sector where that is not true is transportation. The transportation sector, meaning the auto industry, is a North American sector, an integrated North American economy essentially.

The long-term policy direction in that area is being driven by the state of California. California has the seventh or eighth largest economy in the world by itself. It has the most restrictive air-quality and carbon-emission control measures in place for the transportation sector. All of the automakers are developing technologies that are basically servicing, at this point, the California marketplace. What you have there is a clear example of a state having put in place a framework of policies that is driving this kind of virtuous cycle when it comes to the development of environmental technologies that we think should be replicated at a national level in Canada, or else we will pay a large cost for this.

I have talked to people in the hydrogen business here in Canada who say, we see what is happening in Canada, we read between the lines, but we are not getting a lot of support, either in public statements or in actual money from the federal government. We look at the state of California, where our natural market is likely to be, and we have to start drawing some conclusions about where our future lies. That is the kind of context we are facing there.

Senator Merchant: We are familiar with California. In Canada in the 10 years between 1990 and 2002, our carbon emissions rose by 18 per cent.

Mr. Wood: One of the interesting aspects to this that I have always thought does not get enough public discussion is that competitiveness is largely determined, as we are coming to understand now, by the issue of productivity. How many of our resources go into producing one unit of GDP in the rawest term? There was some interesting discussion in the paper the other day that got me thinking. The article in the paper was saying that we face a real productivity crisis in Canada when it comes to our human resources. We may be at the point right now where we cannot push worker productivity beyond what it already is.

What I have found interesting about that part of the productivity argument is that it does not seem to focus on the issue of energy. There are good reasons why we are one of the most energy-intensive economies in the world — the weather, the distances involved. Part of that, surely, represents an opportunity for Canada. Energy is a substantial input into our industrial

intéressant pour donner un exemple, c'est que l'an dernier — on en a fait rapport il y a environ trois ou quatre mois dans nos documents — les émissions de carbone au Canada ont augmenté alors qu'elles ont diminué aux États-Unis. Ce phénomène est largement attribuable aux mesures qui ont été prises au niveau des États.

Autre élément connexe, c'est que pour l'économie nord-américaine, ce qui se passe, si on prend nos différents secteurs industriels, c'est que les émissions de carbone diminuent en réalité avec le temps de façon générale. Le seul secteur pour lequel cela n'est pas vrai, c'est le transport. Le secteur des transports, entendre ici l'industrie automobile, est un secteur nord-américain, une économie nord-américaine essentiellement intégrée.

L'orientation politique à long terme dans ce domaine est donnée par l'État de la Californie. Sur le plan de l'économie, la Californie se classe au septième ou au huitième rang mondial à elle seule. Elle a adopté les mesures de contrôle des émissions de carbone et de la qualité de l'air les plus restrictives pour le secteur du transport. Tous les fabricants d'automobiles conçoivent actuellement des technologies qui visent essentiellement le marché de la Californie. On a donc ici un exemple clair d'un État qui a mis en place un cadre de politique permettant d'obtenir ce genre de cercle vertueux pour ce qui est de l'élaboration de technologies environnementales qui, à notre avis, devraient être reproduites au niveau national au Canada, sinon nous allons payer très cher.

J'ai parlé à des gens qui sont dans le domaine de l'hydrogène ici au Canada et qui disent: voyez-vous ce qui se produit au Canada, nous lisons entre les lignes, mais on n'obtient pas beaucoup de soutien, ni dans les déclarations publiques ni dans les crédits du gouvernement fédéral. Si on compare avec l'État de la Californie, où notre marché naturel sera probablement, nous devons commencer à tirer certaines conclusions au sujet de notre avenir. C'est le genre de contexte dans lequel on évolue.

Le sénateur Merchant: Nous connaissons la Californie. Au Canada, de 1990 à 2002, nos émissions de carbone ont augmenté de 18 p. 100.

M. Wood: L'un des aspects intéressants dans tout cela, et qui, je l'ai toujours pensé, n'attire pas suffisamment de discussions publiques, c'est que la compétitivité est grandement déterminée, comme on commence à le comprendre maintenant, par la productivité. Combien de nos ressources sont utilisées pour produire une unité du PIB au sens premier du terme? L'autre jour dans le journal, il y avait une discussion intéressante qui m'a porté à réfléchir. L'auteur de l'article disait que nous faisons face à une véritable crise de productivité au Canada pour ce qui est de nos ressources humaines. Nous en sommes peut-être rendus au point où nous ne pouvons demander aux travailleurs de produire davantage qu'ils ne le font déjà.

Ce que j'ai trouvé intéressant dans cet argument sur la productivité, c'est qu'on ne semble pas se concentrer sur la question de l'énergie. Il existe de bonnes raisons pour lesquelles nous sommes l'une des économies les plus énergivores du monde — le climat, les distances, et cetera. Mais en partie, cela représente certainement des possibilités économiques pour le

economy. Any marginal improvement we make in the use of our energy makes us a more competitive economy. Any measure, presumably, that translates into a more productive use of that key input makes us a more competitive economy.

Senator Milne: Mr. McGuinty, you spoke of the need for a horizontal approach to the whole problem that you are facing with trying to convince government. Yet in the federal government, as you know, all the departments are basically silos. They are vertical. If you had a wish list, what would be your top three wishes to see what should be done at the federal level for cooperation between departments to try to make this more of a horizontal approach by the government?

Mr. McGuinty: Triple the power of the Senate committees is what Mr. Wood was saying to me.

I think there have been some interesting developments and precedents in other places. The French government, for example, has just collapsed a few of its ministries into one — a ministry for sustainable development.

When Mr. Charest was leader of the Progressive Conservative Party of Canada, he proposed in a platform document that three or four federal departments be collapsed into one federal department for sustainable development. He is now bringing some of that change to the Province of Quebec. The British Columbia government is experimenting with a new ministry where two or three previously disaggregated activities are brought together under one ministry.

The Kyoto Protocol has finally impressed upon the centre of the government, in particular the Privy Council Office, Treasury Board and the Department of Finance, that the same old treatment of these issues will not necessarily work. It will be hard to delegate this responsibility to just one line department to take the lead.

It reminds me of the first time in Canadian history that we brought together 25 deputy ministers and assistant deputy ministers into a room at the Chateau Laurier with 40 outside leaders from Canadian society, including religious, environmental and industrial leaders. We organized the day that eight deputy ministers would have to get up in front of the clerk, who was co-hosting the meeting with us, and present these eight cross-cutting themes in all the sustainable development strategies that these departments must now prepare for the commissioner.

At the end of the day, one of the participants from outside government said, "This has been just fantastic. I can't believe this sophisticated system, and I cannot believe these eight cross-cutting themes are really robust. It is very interesting, but I have one question for you." The question he then posed was: "Who is in charge here?"

Canada. L'énergie est un apport important dans notre économie industrielle. Toute amélioration marginale que nous apportons à l'utilisation de notre énergie rend notre économie plus concurrentielle. Présumément, l'une ou l'autre de ces mesures se traduit en une utilisation plus productive de cet apport essentiel qui rend notre économie plus concurrentielle.

Le sénateur Milne: Monsieur McGuinty, vous avez parlé de la nécessité d'adopter une approche horizontale pour tout le problème auquel vous faites face et pour tenter de convaincre le gouvernement. Pourtant, au gouvernement fédéral, comme vous le savez, tous les ministères sont essentiellement cloisonnés. Ils travaillent de façon verticale. Si vous aviez une liste de vœux à faire, quels seraient vos trois premiers souhaits pour qu'au niveau fédéral, il y ait collaboration entre les ministères afin que le gouvernement utilise une approche plus horizontale?

M. McGuinty: Tripler le pouvoir des comités sénatoriaux, c'est ce que me dit M. Wood.

Je crois qu'il existe des développements et des précédents intéressants ailleurs. Le gouvernement français, par exemple, vient tout juste de fusionner quelques-uns de ses ministères en un — le ministère du Développement durable.

Lorsque M. Charest était chef du Parti progressiste-conservateur du Canada, il a proposé une plate-forme selon laquelle trois ou quatre ministères fédéraux seraient jumelés en un ministère fédéral du Développement durable. Il est en train de réaliser ce changement dans la province de Québec. Le gouvernement de la Colombie-Britannique fait l'expérience d'un nouveau ministère où deux ou trois activités auparavant distinctes sont réunies sous le parapluie d'un seul ministère.

En bout de ligne, le Protocole de Kyoto aura fait comprendre au centre du gouvernement, plus particulièrement au Bureau du Conseil privé, au Conseil du Trésor et au ministère des Finances, que si l'on continue de traiter ces enjeux de la même façon qu'on l'a fait dans le passé, cela ne va pas nécessairement fonctionner. Il sera difficile de déléguer cette responsabilité à un ministère qui prendra les devants.

Cela me rappelle la première fois de l'histoire canadienne où nous avons réuni 25 sous-ministres et sous-ministres adjoints dans une salle au Château Laurier et 40 leaders de la société civile, notamment des chefs religieux, des spécialistes de l'environnement et des chefs d'entreprise. La journée était ainsi structurée que huit sous-ministres devaient se présenter devant le greffier, qui coprésidait la réunion avec nous, et lui faire part de huit thèmes transversaux dans toutes les stratégies de développement durable que ces ministères doivent maintenant préparer pour le commissaire.

À la fin de la journée, l'un des participants de l'extérieur a dit ceci: «Cette journée a été tout simplement fantastique. Je n'en reviens pas de ce système sophistiqué, et je n'arrive pas à croire que ces huit thèmes transversaux soient véritablement solides. Cela est très intéressant, mais j'aimerais vous poser une question». Sa question était la suivante: «Qui est responsable ici?»

My first wish would be that an undersecretary of cabinet at PCO be appointed with specific responsibility for sustainable development in the federal government. The old expression that we heard at the dinner table with 10 kids was, "Sorry, we will not have a situation where everybody's job is nobody's job."

The notion appears in this area of sustainable development that everybody's job becomes nobody's job. There is no line of accountability ending anywhere.

The darnedest thing about sustainable development is that there could only be one minister responsible for it. That is the Prime Minister. That is why this national round table was situated by Parliament in 1994 in the Prime Minister's department. Only the Prime Minister could be sending the kind of super departmental messages that have to be sent.

At the same time, we have not seen an investment in the official world of government where questions find their way on to someone's table. That would be one of my first recommendations for change.

My second recommendation for change would be to revisit the employment contracts of every single deputy minister in the federal government. To revisit the operative paragraph that deals with performance in sustainable development. Their performance should be evaluated more robustly with key indicators on what they have and have not done.

My third recommendation would be to create a cabinet committee for sustainable development. We do not have such a committee now.

These issues are the most important issues. In a way, this is probably the most complex public policy nut that we will have to crack in the next 25 to 50 years.

My key recommendations would be those three in that order.

Senator Milne: Mr. McGuinty is writing our report for us.

Mr. McGuinty: As long as there is no attribution.

Senator Milne: I understand that yesterday the government threw another \$74 million into the kitty for home refitting, which will do about 74,000 homes, if they stick to their \$1,000 per home policy. Do you think that this is a valuable beginning to helping individuals meet their one-ton challenge?

Mr. McGuinty: Yes, it is a valuable beginning. It is a \$74 million announcement. I do not know where it fits into a larger overall approach to Canadian society.

Some of the provinces are doing some creative things. The Province of Ontario, for example, has a rebate up to a \$1000 for an alternatively power-fuelled vehicle. In fact, I hate to admit it but I think that I have only one of the few natural-gas-powered

Mon premier souhait serait qu'un sous-secrétaire du Cabinet au BCP soit nommé pour s'occuper précisément du développement durable au gouvernement fédéral. Lors du dîner, dix personnes nous ont servi la même expression: «Désolés, nous ne nous retrouverons pas dans une situation où tout le monde fait tout et où personne ne fait rien».

Dans le domaine du développement durable, il semble que le travail de tout le monde devienne le travail de personne. Il n'y a pas de responsabilités précises d'établies.

On sait pourtant bien que dans le domaine du développement durable, il ne pourrait y avoir qu'un seul ministre responsable, et c'est le premier ministre. C'est pourquoi la Table ronde nationale a été confiée par le Parlement en 1994 au ministère du premier ministre. Seul le premier ministre pourrait envoyer le type de supermessages qui doivent être envoyés aux ministres.

Du même souffle, nous n'avons constaté aucun investissement dans le monde officiel du gouvernement où les questions aboutissent sur la table de quelqu'un. Ce serait une de mes premières recommandations de changement.

Ma deuxième recommandation consisterait à revoir les contrats de travail de tous les sous-ministres au gouvernement fédéral, particulièrement le paragraphe qui porte sur le rendement en matière de développement durable. Leur rendement devrait être évalué de façon plus rigoureuse à l'aide d'indicateurs clés permettant de déterminer ce qu'ils ont fait et n'ont pas fait.

Ma troisième recommandation consisterait à créer un comité du Cabinet sur le développement durable. Nous n'avons pas de comité de ce genre pour l'instant.

Ces enjeux sont les plus importants. En un sens, il s'agit probablement du noeud de politiques gouvernementales le plus complexe qui devra être défilé au cours des 25 à 50 prochaines années.

Voilà en quoi consisteraient mes recommandations.

Le sénateur Milne: M. McGuinty est en train de rédiger notre rapport à notre place.

M. McGuinty: Dans la mesure où la source n'est pas mentionnée.

Le sénateur Milne: Je crois savoir qu'hier, le gouvernement a injecté des crédits supplémentaires de 74 millions de dollars pour la remise en état des maisons, pour environ 74 000 foyers, si on s'en tient à la politique de 1 000 \$ par maison. Croyez-vous que c'est un bon début pour aider les particuliers à relever ce défi de se limiter à une tonne?

M. McGuinty: Oui, c'est un bon début. On a annoncé 74 millions de dollars. Je ne sais pas dans quelle mesure cette initiative s'intègre à l'approche globale de la société canadienne.

Certaines provinces ont adopté des mesures originales. L'Ontario, par exemple, offre un rabais maximal de 1 000 dollars pour tout véhicule qui fonctionne à l'aide d'une énergie de remplacement. En fait, je n'aime pas l'avouer, mais je

vans in this city, which I purchased from a car dealer who took it in from a trade-in from the Senate. I am driving one of your vans, and my kids appreciate it.

We got a thousand dollar rebate from the Ontario government because it is an alternative-powered vehicle. I think it is a good beginning.

I do not know whether that kind of energy retrofit will be the best bang for our buck. I do not know if the cost benefit analyses have been done. Certainly, I know the government wants to reach out and touch Canadians and say, "You can do this. This one-ton challenge is something you can meet in simple terms. By the way we are putting some cash behind it."

Same as you, I saw the announcement for the first time yesterday while I was in Toronto. I don't know how it fits.

Mr. Wood: We have done some analysis on other types of fiscal instruments and on things such as sulphur content in various fuels. One of the big questions that comes up in the course of determining these tax instruments is: "How high do they need to be, or how large do they need to be to effect change in people's behaviour?"

I assume that some analyses have been done to set that particular level. It is always helpful when we face situations like that to cast them in our personal situation. Would a thousand dollars make a difference in the kinds of decisions that I face on a retrofit? It would probably sweeten the pot a bit. However, I may not be the typical Canadian when it comes those kind of decisions, working where I do.

It certainly is a step in the right direction. We have found with the one-ton challenge that in the federal register there are very few targets for the individual consumer.

We did some quick analysis of the stuff that we know about before coming here. The excise tax exemption on ethanol and other alternative fuels is the only type of tax that targets specifically the consumer. There are some taxes that go toward the natural gas vehicles. The rebate that Mr. McGuinty received expired in 2002 and has not been renewed.

Senator Milne: That was an Ontario program, not the federal government.

Mr. Wood: There was a federal one that expired in 2002, but Ontario and B.C. are the only provinces that have a rebate currently.

Most of the federal tax measures that go toward this are targeted at corporations or institutions for the production of renewable power, for example. It is not on the consumption side of renewable power. There is no fiscal incentive that gives me a rebate for buying green power. It all goes toward the person who is putting up the windmill.

pense que j'ai une des seules fourgonnettes mues au gaz naturel ici, que j'ai achetée à un concessionnaire automobile qui l'avait échangée au Sénat. Je conduis une de vos fourgonnettes, mes enfants l'aiment beaucoup.

Nous avons obtenu une remise de 1 000 dollars du gouvernement de l'Ontario parce que c'est un véhicule qui roule avec une énergie de remplacement. Oui, je crois que c'est un bon début.

Je ne sais pas si ce genre de remise en état énergétique sera la solution la plus rentable. Je ne sais pas si les analyses coûts-avantages ont été effectuées. Certes, je sais que le gouvernement veut toucher tous les Canadiens et leur dire qu'ils peuvent y parvenir. Ce défi d'une tonne est un défi que l'on peut relever simplement. Soit dit en passant, des crédits sont prévus à cet effet.

Tout comme vous, j'ai vu l'annonce pour la première fois hier à Toronto. Je ne sais pas comment l'initiative s'intègre à l'ensemble.

M. Wood: Nous avons fait certaines analyses sur d'autres types d'instruments budgétaires et sur des choses comme le contenu de soufre dans divers carburants. L'une des grandes questions qui se posent lorsqu'on détermine ces instruments fiscaux est la suivante: «Quelle ampleur doivent avoir ces mesures pour changer le comportement des gens?»

Je suppose que certaines analyses ont été effectuées pour établir ce niveau en particulier. Cela est toujours utile lorsqu'on fait face à des situations comme celle-là de les transposer dans notre situation personnelle. Est-ce qu'un millier de dollars ferait une différence dans le type de décision que je dois prendre pour ce qui est de la remise en état d'une maison? Il y a fort à parier que cela faciliterait un peu les choses, mais je ne suis peut-être pas le Canadien typique lorsque vient le temps de prendre ce genre de décision, à travailler là où je le fais.

C'est certainement un pas dans la bonne direction. Nous avons constaté qu'avec le défi d'une tonne, le registre fédéral offre très peu d'objectifs au consommateur.

Nous avons fait une analyse rapide des choses que nous connaissons avant de venir ici. L'exemption de taxe d'accise sur l'éthanol et d'autres carburants de remplacement est le seul type de taxe qui cible particulièrement le consommateur. Certaines taxes sont prévues pour les véhicules au gaz naturel. La remise qu'a reçue M. McGuinty expirait en 2002 et n'a pas été renouvelée.

Le sénateur Milne: C'était un programme de l'Ontario, pas du gouvernement fédéral.

M. Wood: C'était un programme fédéral qui a pris fin en 2002, mais l'Ontario et la Colombie-Britannique sont les seules provinces qui offrent encore une remise.

La plupart des mesures fiscales fédérales prévues à cet effet sont destinées aux entreprises ou aux institutions pour la production d'énergie renouvelable, par exemple. Il n'est pas question de la consommation d'énergie renouvelable. Il n'existe aucune mesure fiscale incitative qui m'accorde une remise si j'achète un véhicule à énergie non polluante. La subvention est accordée à la personne qui produit ce type d'énergie.

There definitely needs to be more backfill in the area of the one-ton goal. However, as Mr. McGuinty said, it is a step in the right direction.

The Chairman: One of the reasons for that is given in the deliberations that are now underway in the special ad hoc committee of cabinet. That group is trying to determine how, where and in what way to spend the \$1.7 billion set aside for this.

One of the arguments is that that money should be spent where it can be spent with the greatest immediate efficacy. Where can we spend it so that we can reduce the emissions in the cheapest way possible? The "cheapest way possible" is not ever a phrase that applies to consumer efforts.

The "cheapest way possible" in the first instance applies to the big, overarching efforts, such as refitting federal buildings. I think that they will consider the fact that maybe the lion's share ought to go to the immediate, biggest-bang-for-the-buck, cheapest means of reducing emissions. We are hopeful that they will also bear in mind that other things need incentives and that other things need to be highlighted and assisted.

Senator Milne: Ethanol is not one of the most efficient ways of reducing carbon emissions.

The Chairman: It is not the cheapest. That is right.

Mr. McGuinty: Mr. Chairman, that raises a theme that repeats in the urban report. To what extent has the federal government revisited its procurement policies? Physician, heal thyself. Has it got its house in order? Has it mined as deeply and widely as it could in this area? With everything it procures, why is the federal government building buildings today, more than occasionally, on greenfield sites? When the Auditor General has compelled it this year to disclose its liability for its own contaminated sites, much less others' contaminated brownfield sites, why are we not showing the way?

If we could harness the power of procurement of the federal government at some \$180 billion dollars, the Province of Ontario which is close to \$90 billion, and every other province and municipality in this country, all of a sudden, you are providing one heck of a market pull. It is a different kind of story.

Minister Anderson was on the Hill yesterday and we heard him defend that there are now one or two other ministers who are driving Toyota Prias or Honda Civic cars. Why are we not actually seriously greening 25,000 vehicles to E-85 standards, or these kinds of things? This is basic. The kind of traction that you would have expected to see has not occurred. However, the power of procurement is another fiscal tool, a spending power tool that I do not think we have harnessed.

The Chairman: We are going to be pursuing that assiduously because there is a law in Canada, which is a law that emanated from a senator, which requires — it does not encourage but

Il faudrait vraiment avoir plus de rétroaction sur cet objectif d'une tonne, mais comme l'a dit M. McGuinty, c'est un pas dans la bonne direction.

Le président: L'une des raisons pour cela est expliquée dans les délibérations en cours au comité spécial du Cabinet. Ce groupe tente de déterminer comment, où et de quelle façon dépenser les crédits de 1,7 milliard de dollars prévus pour cette initiative.

L'un des arguments invoqués est que cet argent devrait être dépensé là où il peut l'être avec le plus d'efficacité immédiate. À quoi pouvons-nous utiliser ces crédits afin de réduire les émissions de la façon la moins chère possible? La «façon la moins chère possible» n'est même pas une phrase qui s'applique aux consommateurs.

Cette expression s'applique d'abord aux efforts énormes et généraux qui sont déployés comme la remise en état des édifices fédéraux. Je pense que les membres de ce comité vont tenir compte du fait que, peut-être, la part du lion devrait aller à la détermination des moyens immédiats, plus rentables et moins coûteux de réduire les émissions. Nous espérons également qu'ils tiendront compte d'autres choses qui ont besoin de mesures incitatives et que d'autres choses doivent être mises en relief et facilitées.

Le sénateur Milne: L'éthanol n'est pas l'un des moyens les plus efficaces de réduire les émissions de carbone.

Le président: Ce n'est pas le moins cher. C'est exact.

M. McGuinty: Monsieur le président, cela soulève un thème qui est repris dans le rapport sur l'urbanisation. Dans quelle mesure le gouvernement fédéral a-t-il revu ses politiques d'approvisionnement? Médecin, guéris-toi toi-même. A-t-il mis de l'ordre dans ses affaires? A-t-il poussé la recherche aussi loin qu'il le peut dans ce domaine? Avec tout ce qu'il achète, pourquoi le gouvernement fédéral construit-il aujourd'hui des immeubles, plus souvent qu'autrement, sur de nouveaux terrains? Lorsque la vérificatrice générale l'a forcé cette année à divulguer ses responsabilités à l'égard de ses propres sites contaminés, pourquoi n'indiquons-nous pas la voie à suivre?

Si nous pouvions mettre à profit le pouvoir d'acquisition du gouvernement fédéral évalué à quelque 180 milliards de dollars, celui de la province de l'Ontario qui approche les 90 milliards de dollars, et de toutes les autres provinces et municipalités du pays, tout à coup, on aurait une force incroyable sur le marché. Les résultats seraient différents.

Le ministre Anderson était sur la colline du Parlement hier et il a déclaré qu'il y avait maintenant un ou deux ministres qui ont des Toyota Prias ou des Honda Civic. Pourquoi ne pas sérieusement écologiser 25 000 véhicules pour les adapter aux normes E-85 ou ce genre de choses? C'est essentiel. On n'a pas réussi à convaincre comme on s'y serait attendu. Cependant, le pouvoir d'acquisition est un autre outil budgétaire, un outil de dépense qui, à mon avis, n'a pas été exploité.

Le président: Nous allons suivre attentivement cette question parce qu'il existe une loi au Canada, une loi qui a été déposée par un sénateur et qui exige — qui n'encourage pas mais qui

requires — that federal fleets do certain things with respect to obtaining alternative fuels whenever and wherever they can. It is not being observed. We will be pursuing that assiduously.

Sorry to have interjected but I wanted us all to know this.

Senator Christensen: Getting the public involved in the issue is a difficult situation. Yet, the public is willing to become involved, if they can have some evidence that something they can do will make a difference, and that it is not just a local problem, but a global one.

Your example of Toronto with air quality this summer is a good one because although, perhaps, in Toronto the air quality will be very bad, that air will also migrate into communities that are surrounding it, and into cottage country where people who have escaped from Toronto will be seeing the effects of it. Suddenly it comes home that it is not just a Toronto problem, it is a problem in other areas.

In the area in the Yukon from which I come, we are fortunate to have clean air. On a couple of occasions within the last year, our atmosphere became hazy, red sun and all the rest of it. On one occasion it was from dust storms in Mongolia and on another, just two weeks ago, from huge forest fires in Russia. Yet, we were seeing the major effects of this in the Yukon. This brings it home to people that what happens here does not stay here, and what happens some place else ends up in our area.

Once people are aware of these things, and we have an obligation to see that they become aware, in a real way — acid rain was a good example — once it started hitting people in their fishing hole, things started to happen.

Your observation that in the long term, the growth in the urban centres, and this is something we have seen the statistics on and you have highlighted it, and greenhouse gases and transportation are issues in huge centres and are going to be exacerbated by this.

We look at the municipal level and the major problems they have with infrastructure. We could use zoning codes and building requirements, because when you are planning to build you have to provide parking for X number of places, to eliminate those sorts of things. When some infrastructure has to pass a parking lot, it is not getting the taxation and it is costing the city a lot of money to run services by that parking lot. If you are eliminating that requirement at the municipal level, forcing people to pay higher parking fees on a limited amount of parking, and gradually phasing out that parking and increasing your infrastructure within that city, you could go a long way. I am certain London is

exige — que les parcs automobiles du gouvernement fédéral respectent les normes concernant l'obtention de carburants de rechange chaque fois qu'on le peut et là où ils sont offerts. Cette norme n'est pas respectée. Nous allons suivre ça de près.

Désolé de vous avoir interrompu, mais je voulais que tous le sachent.

Le sénateur Christensen: Amener le public à s'intéresser à la question n'est pas facile. Pourtant, c'est ce qu'il souhaite, s'il peut avoir des preuves que son intervention fera une différence, et que ce n'est pas simplement un problème local mais un problème d'ordre mondial.

L'exemple que vous avez donné de Toronto concernant la qualité de l'air cet été est un bon exemple, parce que même si la qualité de l'air risque d'être très mauvaise dans la ville même, les émanations vont se propager dans les collectivités environnantes, à la campagne, là où des gens qui ont des chalets et ont fui Toronto vont en ressentir les effets. Soudainement, les gens vont comprendre que ce n'est pas simplement un problème restreint à Toronto, mais un problème dans d'autres régions.

Dans la région du Yukon d'où je viens, nous sommes chanceux d'avoir de l'air pur. À quelques reprises l'an dernier, notre atmosphère est devenue embrumée, le soleil était rouge, et le reste. À une reprise, c'était dû à des tempêtes de poussière en Mongolie, une autre fois, il y a à peine deux semaines, cela provenait des immenses feux de forêt en Russie. Pourtant, nous en constatons les principaux effets au Yukon. Cela fait comprendre aux gens que ce qui se passe ici ne reste pas ici, et que ce qui se passe ailleurs se retrouve dans notre région.

Les habitants de notre région sont conscients de ces choses-là, et nous avons l'obligation de veiller à ce qu'ils y soient vraiment sensibilisés — les pluies acides ont été un bon exemple — une fois que le phénomène a commencé à toucher les gens dans leur repaire de pêche, une fois que les choses ont commencé à se propager.

Vous dites qu'à long terme, l'expansion des centres urbains, et c'est là une chose au sujet de laquelle nous avons recueilli des statistiques que vous avez mises en lumière, vous avez parlé également des gaz à effet de serre et de problèmes de transport dans les grands centres, tous des phénomènes qui vont être exacerbés par cela.

Qu'il suffise de regarder au niveau municipal et de voir les grands problèmes que les municipalités ont avec les infrastructures. Nous pourrions utiliser des codes de zonage et des exigences en matière de construction parce que lorsque l'on planifie pour construire quelque chose, il faut prévoir du stationnement pour tel nombre de places, on doit éliminer ce genre de problèmes. Lorsqu'une infrastructure doit traverser un terrain de stationnement, cela n'est pas imposé et cela coûte beaucoup d'argent à la ville pour faire passer ces services dans le terrain de stationnement. Si on élimine cette exigence au niveau municipal, si l'on force les gens à payer des droits de

doing this now with the ticketing. Have you heard of other area centres that are following London's lead? Are they still in the forefront?

Mr. McGuinty: The City of Athens tried this about a decade ago. They said on certain days you could go downtown if your licence plate ended with an odd number and other days you could go downtown with even numbers. What they found was car sales doubled because people bought two cars.

To prise people out of their cars is difficult. The Japanese evidence we have seen indicates it is hard to prise people out of their cars.

I would return to some of the things you said. Yes, I think in some cases there is a feeling of both hopelessness and helplessness. It is too big. Flick the channel.

I remember coming in from Pearson airport one time, the main highway was so blocked they took me through Forest Hill or some lovely area, and it struck me at that time that air quality in Toronto was like death. It is a great equalizer; rich or poor you are breathing the same air. Whether you have a \$1 million estate in Georgian Bay, if that air is wafting northwest you are still going to get it. It affects everybody.

You know what has not happened, in my estimation? I do not think we have seen a serious mobilization of Canadian goodwill on these issues for a long time.

I do not think we have seen it since acid rain. Mr. Martin came to Toronto and gave a speech when he was Minister of Finance for 625 financial services executives on this notion of indicators. He got up and said, "I am here to tell you I can't tell what the true health and wealth of this country is because all I have are economic indicators. So I need more."

He also said that he thought there was a real need to mobilize Canadians the way they were mobilized around deficit elimination. He went on to explain that, in his wildest dreams, he never would have thought it possible to inject into the Canadian lexicon deficit elimination in people's daily use of English and other languages.

I do not think we have had a rallying cry in Canada in the last 20 years on these issues. I said to Minister Anderson and Minister Graham, who were looking at environment and foreign policy, if you are going to do Kyoto, if you are serious about it, say so and do so. Commit to it for a decade or two. Rally people around the notion that this is the right thing to do and put the flesh on the skeleton as you are going forward.

stationnement plus élevés sur un terrain restreint, et que graduellement on diminue ce parking et qu'on augmente l'infrastructure dans la ville, on pourrait aller loin. Je suis certaine que c'est exactement ce que fait la ville de Londres avec l'imposition de tickets. Est-ce que vous avez entendu parler d'autres centres urbains qui ont suivi l'exemple de Londres? Est-ce que Londres est toujours à l'avant-garde dans ce domaine?

M. McGuinty: La ville d'Athènes a essayé ce système il y a environ une décennie. Selon le système, certains jours il était possible d'aller en ville si votre plaque d'immatriculation se terminait par un chiffre pair, et d'autres jours par un chiffre impair. Ce qu'on a constaté, c'est que les ventes de voitures ont doublé parce que les gens achetaient deux voitures.

C'est difficile d'amener les gens à se passer de leur voiture. La preuve du Japon indique qu'il est difficile de priver les gens de leur voiture.

J'aimerais revenir à certains de vos propos. Oui, je pense que dans certains cas, il y a un certain sentiment de désespoir et d'inutilité. Le problème est trop gros. On change de poste.

Je me souviens qu'en revenant de l'aéroport Pearson une fois, l'autoroute principale était tellement bouchée qu'on m'a fait passer par Forest Hill ou un autre secteur magnifique, et j'ai été frappé de constater à ce moment-là que la qualité de l'air à Toronto ressemblait à la mort: tous sont égaux devant elle. Riche ou pauvre, vous respirez le même air. Que vous ayez un domaine de 1 million de dollars dans la Baie géorgienne, si l'air se déplace vers le nord-ouest, vous allez le respirer. Et ça touche tout le monde.

Vous savez ce qui ne s'est pas encore produit à mon avis? Je ne pense pas qu'il y ait eu mobilisation sérieuse de la part des Canadiens pour les amener à s'intéresser à ces questions depuis bien longtemps.

Je pense qu'on n'a pas assisté à ce phénomène depuis les pluies acides. Lorsqu'il était ministre des Finances, M. Martin est venu à Toronto prononcer une allocution devant 625 cadres de services financiers pour leur parler de cette notion d'indicateurs. Il a déclaré: «Je suis ici pour vous dire que je ne peux pas vous dire quelles sont la richesse et la santé véritables de notre pays parce que tout ce que j'ai, ce sont des indicateurs économiques. J'ai besoin de plus».

Il a également dit qu'à son avis, il fallait véritablement mobiliser les Canadiens comme on les a mobilisés autour de l'élimination du déficit. Il a poursuivi en expliquant que dans ses rêves les plus fous, il n'aurait jamais pensé possible d'injecter dans le vocabulaire canadien l'expression «élimination du déficit», et que cette expression deviendrait familière dans toutes les langues.

Je pense que nous n'avons pas eu de cri de ralliement au Canada depuis 20 ans contre ces problèmes. J'ai dit aux ministres Anderson et Graham, qui examinaient une politique sur l'environnement et la politique étrangère, si vous devez adopter Kyoto, si vous êtes sérieux à ce sujet, dites-le et agissez en conséquence. Engagez-vous pour une décennie ou deux. Ralliez les gens à cette notion, à savoir que c'est la bonne chose à faire et injectez les crédits nécessaires au fur et à mesure.

There are other examples in these two reports, but chiefly this urban one, which talks, for example, about the federal government putting five cents into infrastructure. Should the government put five cents into infrastructure, much less \$1 billion, if there are no conditions? Should we not ask municipalities to come up with plans that are more sustainable in nature before we start matching funding?

The Federal government and provinces are not always in line with municipal authorities. Ottawa is in a situation where it is in discussions with the federal government because the federal government would like to write a \$40 million cheque to build a convention centre. The city council and administration have said, we don't want \$40 million for a convention centre, we need \$40 million for public transit. That is our priority.

So you are getting not only systemic problems with the tax system, but now you are getting deliberate spending objectives that run counter or at cross purposes to this local community of 800,000 people. That example is so counterintuitive to common sense that I wonder why it is still happening.

Senator Christensen: You brought up the issue of the perception of the environment and environmentalists. It is time that we tried to change that to global health, both fiscal and physical, and get away from the word "environment" altogether because it is dragging baggage. There is an attitude of them and us for industry and environment. It is a constant clash, and the two are not mutually exclusive.

It is not that way in the real world, but that is the perception. In promotion and things, as we are trying to make these changes, we have to get away from that and find something that people will feel we are doing together. As people, we are concerned about the planet.

Mr. McGuinty: We asked the Conference Board of Canada three years ago to do a paper to show the difference between the competitive position of the city and the quality of its environment, to try to connect the two dots. We could not do it. We could not find the methodologies to allow us to connect those dots and show them as a straight line. However, there is increasing evidence that there is at least a dotted line between the two.

Richard Florida's work on cities is an example. We need creative impulses in the cities as we continue to move out of the natural resource sector and into another kind of economy. We know that environmental inputs are a factor for people deciding to move somewhere or to raise their family somewhere.

In 50 years, possibly the sale of portable back packs with oxygen masks will increase the GDP, but I do not think that most people would want to move to a place where that is potentially the requirement. It is a wild-eyed idea, but I think you get the drift.

Ces deux rapports renferment d'autres exemples, mais surtout l'exemple concernant les régions urbaines, où l'on parle, entre autres, du gouvernement fédéral qui injecterait cinq cents par dollar dans les infrastructures. Le gouvernement investirait-il cinq cents dans les infrastructures, voire 1 milliard de dollars, s'il n'y a pas de conditions? Ne devrions-nous pas demander aux municipalités d'élaborer des plans qui sont plus viables avant de commencer à appairer les crédits?

Le gouvernement fédéral et les provinces ne sont pas toujours d'accord avec les autorités municipales. La Ville d'Ottawa est en pourparlers avec le gouvernement fédéral parce que ce dernier aimerait faire un chèque de 40 millions de dollars pour construire un palais des congrès. Le conseil municipal et l'administration ont dit qu'ils ne voulaient pas de 40 millions de dollars pour un centre de congrès mais pour le transport public. C'est là leur priorité.

Donc, on a non seulement des problèmes systémiques avec le régime fiscal, mais maintenant on a des objectifs de dépenses qui vont franchement à l'encontre des objectifs de cette collectivité de 800 000 personnes. Cet exemple est tellement contraire au bon sens que je me demande pourquoi il en est toujours ainsi.

Le sénateur Christensen: Vous avez mentionné la façon dont on perçoit l'environnement et les environnementalistes. Il est temps que nous essayions de changer cette perception, et de parler de santé globale, tant financière que physique, et qu'on s'éloigne du terme «environnement» parce qu'il recèle plein de choses. Les environnementalistes et nous n'avons pas la même attitude à l'égard de l'industrie et de l'environnement. C'est un affrontement constant et pourtant les deux ne s'excluent pas mutuellement.

Les choses ne fonctionnent pas ainsi dans le vrai monde, mais c'est la perception qu'on en a. Dans nos annonces et nos projets, au fur et à mesure qu'on essaie d'apporter des changements, nous devons éviter les affrontements et trouver quelque chose qui donne aux gens l'impression que nous travaillons avec eux. Nous habitons la planète et elle nous tient à cœur.

M. McGuinty: Nous avons demandé au Conference Board du Canada il y a trois ans de produire un document sur la différence entre la position concurrentielle de la ville et la qualité de son environnement pour essayer de faire le lien entre les deux. Nous n'avons pu le faire. Nous n'avons pu trouver les méthodologies nous permettant de faire le lien par une ligne pleine. Cependant, il existe de plus en plus de preuves qu'il y a au moins une ligne pointillée entre les deux.

Le travail de Richard Florida sur les villes est un exemple. Il nous faut des impulsions créatrices dans les villes au fur et à mesure qu'on continue de s'éloigner du secteur des ressources naturelles pour entrer dans un autre type d'économie. Nous savons que les intrants environnementaux sont un facteur qui incite les gens à déménager ou à élever leur famille à tel ou tel endroit.

Dans 50 ans, la vente de sacs à dos avec masques à oxygène fera augmenter le PIB, mais je ne pense pas que la plupart des gens voudraient déménager dans un endroit aussi contraignant. C'est une idée bizarre, mais je crois que vous comprenez ce que je veux dire.

Senator Christensen: Those living in urban centres have to be made aware somehow of the fact that for industry to be physically and environmentally responsible as they develop will cost money. That cost must be passed on to the consumer. The consumer should understand that.

You cannot load it on industry. Industry can be responsible but when they are in rural areas having to meet higher standards, we, as consumers, must be willing to pay those extra costs. They are often cheaper than correcting the errors down the road.

Senator Eyton: Unless it is imported from China.

Senator Christensen: What happens in China affects us. It is coming at us all the time through the jet stream.

Senator Eyton: That was not the point.

Senator Christensen: I know what you are saying.

Mr. McGuinty: The Chinese government is extremely concerned. Through some sophisticated epidemiological studies in certain parts of China, they are seeing a 1.5 to 2 point drop in IQ of their children as a result of toxicity of pollution. It is serious business now. They are very concerned.

Senator Eyton: I have enjoyed hearing your comments and the questions. I confess, and it may be entirely my fault, that I had never heard of the national roundtable until this morning.

I was trying to catch up, and I read your mandate and your mission statement quickly. I will read that quickly and then put a question mark behind from my quick examination. I will not ask all my questions because it would take too long.

Your document reads:

The Roundtable is composed of a chair and up to 24 distinguished Canadians. These individuals are appointed by the Prime Minister as opinion leaders representing a variety of regions and sectors of Canadian society including business, labour academia, environmental organizations and First Nations. Members of the National Roundtable meet as a roundtable four times a year to review and discuss the ongoing work of the agency, set priorities, and initiate new activities.

On the last one, is it paper or an ongoing effect? I looked at the membership and listened to your comments.

It really comes down to three or four questions. First, are you satisfied with the mandate and mission as it is stated in these reports? Are you satisfied with the progress that you have made to date? Do you feel that you are getting the attention and cooperation of your critical partners in this effort because you

Le sénateur Christensen: Ceux qui vivent dans les centres urbains doivent être sensibilisés au fait que si l'industrie veut être responsable sur le plan physique et environnemental dans son développement, il en coûtera de l'argent. Ce coût doit être transféré au consommateur. Le consommateur doit le comprendre.

On ne peut pas l'imposer à l'industrie. L'industrie peut être responsable, mais lorsqu'elle est installée dans les régions rurales et qu'elle doit respecter des normes plus élevées, nous, les consommateurs, devons être prêts à en assumer les coûts supplémentaires. Ces coûts sont souvent moindres que le prix à payer pour corriger les erreurs en cours de route.

Le sénateur Eyton: À moins que la solution vienne de la Chine.

Le sénateur Christensen: Ce qui se produit en Chine nous touche. Nous en subissons les contrecoups tout le temps par les courants atmosphériques.

Le sénateur Eyton: Ce n'est pas ce que je voulais dire.

Le sénateur Christensen: Je sais ce que vous voulez dire.

M. McGuinty: Le gouvernement chinois est extrêmement préoccupé. Grâce à certaines études épidémiologiques sophistiquées dans certaines parties de la Chine, on constate une diminution de 1,5 à 2 points du quotient intellectuel des enfants à cause de la toxicité de la pollution. C'est une affaire sérieuse maintenant. Les autorités chinoises sont très préoccupées.

Le sénateur Eyton: J'ai apprécié vos commentaires et les questions. Je dois l'avouer, et j'en suis probablement le seul responsable, je n'avais jamais entendu parler de la Table ronde nationale avant ce matin.

J'ai essayé de faire du rattrapage, j'ai lu votre mandat et votre énoncé de mission rapidement. Je vais citer un court extrait et vous poser une question après cette brève lecture. Je ne poserai pas toutes les questions que je voudrais poser parce que cela serait trop long.

Dans votre document, on lit ceci:

La Table ronde est constituée d'un président et d'un maximum de 24 éminents Canadiens. Ces personnes sont nommées par le premier ministre à titre de leaders d'opinion qui représentent diverses régions et divers secteurs de la société canadienne, y compris le monde des affaires, les syndicats, les universités, les organisations gouvernementales et les Premières nations. Les membres de la Table ronde nationale se réunissent quatre fois par année pour examiner et discuter les travaux de l'organisme, établir des priorités et lancer de nouvelles activités.

En ce qui concerne ce dernier point, est-ce simplement en théorie ou si c'est toujours ainsi? J'ai vu qui était membre et j'ai écouté vos commentaires.

Cela me ramène à trois ou quatre questions. Premièrement, êtes-vous satisfaits du mandat et de la mission tels qu'énoncés dans ces rapports? Êtes-vous satisfaits des progrès réalisés à ce jour? À votre avis, est-ce que vous obtenez toute l'attention et la coopération de vos partenaires essentiels dans cet effort parce que

are working largely in their areas? You are working in the same areas as the provinces, cities and business. You are quite apart from consumers who are ever present.

It seems to me those three — cities, provinces and businesses — have to be engaged in at least looking at the make-up. It does not seem to me that they are, particularly given the manner you came into being and the way in which your members are appointed.

Have you been critical of some of the initiatives that are popular? I will give you an example. I have never seen a suitable economic rationale for ethanol as a fuel additive. It is a popular thing, and people talk about it a bit. However, as an economic solution to some of the problems we are talking about today, it does not make sense at all. Have you been critical of some of those initiatives?

What is the best thing that you have done in the last year or so? I would like an example of a concrete, on-the-ground result that you have accomplished.

Mr. McGuinty: Let me start with the mandate, senator. The national roundtable began as an idea driven by Canadian environment and energy ministers in the late 1980s. It coincided with Maurice Strong being put on a plane, with the support of the Canadian government when Mr. Charest was the Minister of Environment, to fly to 100 or more capitals and getting folks riled up to go to the 1992 Earth Summit.

The roundtable was a kind of program inside Environment Canada when it began in the late 1980s and early 1990s. The earliest versions were chaired by the Minister of the Environment. There was then a deliberate decision made to take it out of the Environment Canada setting and make it a standalone, independent agency at PCO reporting to the Prime Minister because of the nature of the issues with which it dealt. That happened to coincide with Canada's promise, along with 120 other countries in 1992, to create a national council for sustainable development.

There was a recognition that if we were to get somewhere else without spending much time figuring out where that was, we needed to get there together. We needed to start dialogue and processes that would bring better dialogue between industrialists, environmentalists, labour leaders and other actors in the scientific community. It is like the notion of co-managing our way forward.

We are satisfied with the mandate. It is so broad that you can drive a truck through it.

I came to the roundtable in late 1994, early 1995. It was roughly a year old when I arrived. There was an awful lot of debate at the beginning about what sustainable development was or whether this was a sustainable development agency or environment economy agency.

The notion of having more debates on what sustainable development is or is not is off the table.

vous travaillez surtout dans leur domaine d'expertise? Vous travaillez dans les mêmes domaines que les provinces, les villes et les entreprises. Vous êtes assez loin des consommateurs qui sont toujours présents.

Il me semble que les trois — villes, provinces et entreprises — doivent s'intéresser au moins à la composition de la Table ronde. Il ne me semble pas que ce soit le cas, surtout compte tenu de la manière dont votre organisme a été créé et de la façon dont vos membres sont nommés.

Avez-vous désapprouvé certaines des initiatives qui sont populaires? Je vais vous donner un exemple. Je n'ai jamais vu de justification économique convenable pour l'éthanol comme additif au carburant. C'est une chose populaire, et les gens en parlent un peu. Cependant, en tant que solution économique à certains des problèmes dont nous discutons aujourd'hui, cela n'a aucun sens. Est-ce que vous avez été critiques de certaines de ces initiatives?

Quelle est la meilleure chose que vous ayez faite au cours de la dernière année ou à peu près? J'aimerais un exemple d'un résultat concret et pratique que vous avez obtenu.

M. McGuinty: Permettez-moi de commencer par le mandat, sénateur. La Table ronde nationale est le fruit d'une idée des ministres canadiens de l'Environnement et de l'Énergie à la fin des années 80. Sa création a coïncidé avec le voyage qu'a entrepris Maurice Strong, avec l'appui du gouvernement canadien lorsque M. Charest était ministre de l'Environnement, pour s'envoler vers plus de 100 capitales pour rallier des gens et les inviter à participer au Sommet de la Terre en 1992.

La Table ronde était un programme du ministère de l'Environnement du Canada lorsqu'elle a vu le jour à la fin des années 80, au début des années 90. Au début, elle était présidée par le ministre de l'Environnement. Ensuite, il a été décidé de retirer la Table Ronde d'Environnement Canada et d'en faire un organisme indépendant et autonome au BCP qui ferait rapport au premier ministre en raison de la nature des enjeux qu'elle aborde. Cela a coïncidé avec la promesse qu'avait faite le Canada, de même que 120 autres pays en 1992, de créer un conseil national pour le développement durable.

Tous reconnaissent que si l'on voulait aller quelque part sans trop réfléchir où cela nous mènerait, il nous fallait nous réunir. Nous devons lancer le dialogue et mettre en place des processus qui amélioreraient le dialogue entre les spécialistes de l'industrie, les environnementalistes, les chefs syndicaux et autres intervenants de la communauté scientifique. C'est comme un peu une cogestion de notre proactivité.

Nous sommes satisfaits du mandat. Il est tellement vaste qu'on peut y circuler en camion.

Je suis arrivé à la Table ronde à la fin de 1994, début 1995. La Table ronde avait à peine un an. Il y a eu beaucoup de discussions au début au sujet du développement durable. On s'interrogeait également à savoir si c'était un organisme voué au développement durable ou un organisme de l'économie de l'environnement.

Il n'est pas question de nous interroger davantage sur la nature du développement durable.

None of the members are asking for clarification in this regard. Through practice, we have evolved an approach to this issue by disaggregating the notion of sustainable development into issues or bite-size pieces Canadians can understand.

I often describe it this way. Sustainable development is not a destination; it is a direction. It is 50,000 pieces of a puzzle in a puzzle box, and there is no cover picture. My own view, after 20 years in the business, is someone who tells me what the cover picture looks like, as far as I am concerned, is a terrible thinker or a liar. We cannot get our heads around what the world will look like one hundred years from now or beyond.

Let us deal with specific issues that Canadians can understand. I am disappointed to hear that this was the first you have heard of us, although when I was hired, that was the first I heard of it. Every senator and member of Parliament has been receiving our report for almost eight years, so we will have lunch together and get down to it. It is the volume of things hitting your offices as well.

I am pleased to say we have no difficulty now convening attention and cooperation. The power we convene in an agency that reports to the Prime Minister, frankly, only gets you so far. It is not something that we use on a regular basis, namely, you should come because this is the Prime Minister's agency. "So what?" someone might ask.

We have brought an approach to these issues — consultation, analysis, debate — which is tight. It is serious. We do not waste people's time, and we do not have any problem convening folks from the provinces and, certainly, not from the cities. We wrote the foundational document for years for the cities in this country, proving and showing how different their powers were compared to American and European cities. We have no difficulty getting folks to the table. Cooperation is not a problem.

Getting attention is a different matter. If what you mean by "attention" is actually take-up of results, that is more difficult. We are an advisory council, but I daresay we do more than other councils in terms of driving the results forward, doing the advocacy and the outreach, lobbying to get the word out and convincing folks this is a good way to go. We have had some success. It depends on the area.

The other thing is, how do you know you are responsible for it? As the deputy chief negotiator for NAFTA said, it is amazing what you can accomplish in the city when you do not have to take credit for it. How do you know that something released three or four years ago did not find its way through the system? How do we know that the recommendation we made three years ago to the federal government on enhancing the funding of education for Aboriginal Canadians between the ages of 25 and 45 in the Northwest Territories, which was announced in this budget, that those two dots are connected? It is not as if the minister calls and

Aucun des membres ne demande actuellement de précisions à cet égard. Avec le temps, nous avons conçu une approche à l'égard de ce problème en disséquant la notion de développement durable en enjeux ou éléments que les Canadiens peuvent comprendre.

Je le décris souvent de cette façon. Le développement durable n'est pas une destination, mais une direction. Sur la boîte contenant 50 000 pièces du casse-tête, il n'y a pas d'image. Après 20 années dans le domaine, si quelqu'un me dit à quoi ressemble l'illustration de la couverture, je me dis qu'il est un grand philosophe ou un fiefé menteur. On ne peut pas savoir de quoi aura l'air le monde dans 100 ans ou plus.

Réglons les problèmes particuliers que les Canadiens peuvent comprendre. Je suis déçu de voir que c'était la première fois que vous entendiez parler de nous, même si lorsque j'ai été engagé, c'était la première fois que moi aussi j'entendais parler de la Table ronde. Chaque sénateur et député reçoit notre rapport depuis au moins huit ans, donc asseyons-nous ensemble et discutons-en. Ce rapport figure parmi les nombreux rapports qui atterrissent sur votre bureau.

Je suis heureux de vous dire que nous n'avons pas de difficulté maintenant à attirer l'attention et à obtenir de la collaboration. C'est uniquement du fait que l'organisme répond directement au premier ministre que nous avons quelque pouvoir. Mais nous n'en abusons pas régulièrement, nous ne disons pas aux gens «venez, nous, nous sommes au bureau du premier ministre». Et après? pourrait-on demander.

Nous avons conçu une approche rigoureuse, sérieuse, à l'égard de ces questions — consultation, analyse, débat. Nous ne faisons pas perdre le temps aux gens, et nous n'avons aucun problème à convoquer des représentants des provinces et surtout des villes. Nous avons rédigé pendant des années le document général des villes de ce pays, pour prouver et montrer en quoi leurs pouvoirs sont si différents comparativement aux villes américaines et européennes. Nous n'avons aucune difficulté à réunir des gens autour de la table, la collaboration n'est pas un problème.

Attirer l'attention est autre chose. Si ce que vous voulez dire par «attention» est en fait obtenir des résultats, c'est plus difficile. Nous sommes un conseil consultatif, mais j'oserais dire que nous faisons davantage que d'autres conseils dans l'obtention de résultats, le travail de promotion et d'information, le lobbyisme pour faire connaître notre existence et convaincre les gens de la valeur de l'organisme. Nous avons obtenu certains succès, cela dépend du domaine.

L'autre chose est la suivante: comment savoir que vous êtes responsable des résultats? Comme l'a dit le sous-négociateur en chef de l'ALENA, il est étonnant de voir ce que l'on peut accomplir dans la ville lorsqu'on n'a pas à en prendre le crédit. Comment savez-vous qu'un projet lancé il y a trois ou quatre ans n'a pas fait son chemin dans le système? Comment savez-vous que la recommandation que vous avez formulée il y a trois ans au gouvernement fédéral sur l'amélioration du financement de l'éducation pour les Canadiens autochtones de 25 à 45 ans dans les Territoires du Nord-Ouest, qui a été annoncée dans le budget

tells us he took our advice and put it in. Sometimes we see overt recognition in reflection of what we have done, and oftentimes, it may be something covert or implicit.

We are seen by the bureaucracy and the senior officials as an interesting place that is generating creative ideas to which they can toss hot potatoes. There are some issues that the Department of Finance, a Prime Minister or a cabinet minister cannot handle and will say, "What about the national roundtable looking at it," as then Minister Martin did on both this indicator's work. As he did when we devised Canada's first national approach to cleaning up 35,000 brownfields in our cities, announced in the budget of 2001. That is one measure of success. We have been in five consecutive budgets in a row, two in which we have been given responsibilities in the budget speech.

Have we been critical of popular initiatives? We describe ourselves as neither apologists nor critics for the government. Our role is to push the envelope of thinking and provide solutions. We provide new approaches; send the flare up in the sky, for example, when an issue is not being properly dealt with, or is a ticking time-bomb issue, as the brownfields were. We were out there in the wilderness for five years in brownfields and people were asking, "What are brownfields?" We knew all along that the government was sitting on billions of dollars of liabilities in its own contaminated sites and that this was increasingly hollowing out Canadian cities. Look at the Kingston waterfront.

We were like Wayne Gretzky trying to know where the puck was going to be. We have picked issues and kept them going.

There are many concrete results. One of the sharper pieces was the work we did a couple of years ago in the Maritimes when we were called in by a couple of members of the roundtable from New Brunswick and Nova Scotia. They said the next East Coast cod fishery collapse waiting to happen is going on in our forest industry. It is the next concern, particularly in New Brunswick, with so much privately held land. People were over-harvesting at a rate that was unsustainable. There were no tax incentives and no silviculture planning that would say to me — for example, inheriting a property from my grandparents or parents — why should I not just go shave this down and clip the coupon? Pulp prices were high, paper prices were higher, so why not go out and sell your trees?

We devised with Revenue Canada, who launched two successive interpretation bulletins, new tax measures, the last segment of which was just announced in the last budget, where the tax treatment of private woodlots now is much more akin to the

de cette année, comment savez-vous que ces petits points ne sont pas reliés ensemble? Ce n'est pas comme si le ministre nous appelait pour nous dire qu'il a reçu notre conseil et l'a mis en pratique. Parfois, par réflexion, nous constatons une reconnaissance évidente de ce que nous avons fait mais plus souvent l'effet est implicite, masqué.

Nous sommes perçus par les fonctionnaires et les cadres supérieurs comme un organisme intéressant qui génère des idées créatrices et à qui on peut confier une patate chaude. Il y a certaines questions que le ministère des Finances, le premier ministre ou un ministre ne peut régler et dira: «Pourquoi ne pas la confier à la Table ronde nationale?» comme l'a fait le ministre Martin à deux reprises pour son travail sur les indicateurs. Comme il l'a fait lorsque nous avons conçu la première approche nationale pour assainir 35 000 zones désaffectées dans nos villes, mesure annoncée dans le budget de 2001. C'est là une mesure de succès. Nous avons été mentionnés dans cinq budgets consécutifs, et dans deux d'entre eux, on nous a confié des responsabilités dans le discours du budget.

Est-ce qu'on a critiqué des initiatives populaires? Nous ne faisons ni l'apologie ni la critique du gouvernement. Notre rôle est de pousser la réflexion et de trouver des solutions. Nous offrons de nouvelles approches. Nous lançons le flambeau dans le ciel, par exemple, lorsqu'une question n'est pas bien abordée, ou qu'elle constitue une bombe à retardement, comme c'était le cas des zones désaffectées. Nous avons été là pendant cinq ans, dans les zones désaffectées et les gens nous demandaient: «Qu'est-ce qu'une zone désaffectée?» Nous savions que le gouvernement était assis sur des milliards de dollars de responsabilité dans ses propres sites contaminés et que cela contribuait de plus en plus à l'évidement de nos villes canadiennes. Voyez ce qui s'est passé avec le secteur riverain de Kingston.

Nous étions comme Wayne Gretzky qui cherchait la rondelle. Nous avons abordé des enjeux et nous avons trouvé des solutions.

Il y a de nombreux résultats concrets. L'un des projets les plus intéressants a été le travail que nous avons fait il y a quelques années dans les Maritimes lorsque quelques membres de la Table ronde ont été invités par le gouvernement du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Ils ont dit que la débâcle qui succéderait à l'effondrement de la pêche à la morue sur la côte Est se produirait dans notre industrie forestière. C'est la prochaine préoccupation, surtout au Nouveau-Brunswick, où il y a tant de terres privées. Les gens faisaient une récolte excessive à un rythme impossible à soutenir. Il n'y avait aucune mesure fiscale incitative et aucune planification en matière de sylviculture qui m'empêcherait de me demander — par exemple, si j'héritais d'une propriété de mes grands-parents ou de mes parents — pourquoi je ne devrais pas tout simplement raser cette terre et encaisser l'argent. Les prix du bois de pulpe étaient élevés, le prix du papier encore plus, alors pourquoi ne pas aller vendre vos arbres?

Nous avons conçu avec Revenu Canada, qui a publié deux bulletins d'interprétation successifs, de nouvelles mesures fiscales, dont le dernier segment vient tout juste d'être annoncé dans le dernier budget, selon lequel le traitement fiscal des terrains boisés

tax treatment of farms. If there is an intergenerational transfer, there are tax concessions that are made to incent people with the proper silviculture plans, and we defined what the plans were. Those were picked up by the New Brunswick government under Frank McKenna and made operational immediately. That has had a direct bearing on the overall sustainability of private woodlots across the country. That is one example of quite a few I could point to.

The Chairman: You have given us the direction of a number of questions in areas that we would like to explore with you. We are now constrained unfortunately by time because another committee is scheduled for this room. Would you be prepared to come back and meet with us sometime again after a decent interval has evolved? Is it agreeable to senators to take to heart what we have heard today and the reports we have been given today, and formulate different questions to give to the witnesses in advance? Then, the next time they come back we can get closer to the bone than we have been able to do today? I have pages of questions I would like to ask. Is that agreeable, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Eyton: I loved Senator Milne's wish list, which is always helpful, and you gave three, but that kind of thinking is helpful to this committee and me.

The Chairman: That would be very good for us to have. If you would appear again, we would be grateful, because as you know from the line of questioning, we found this extremely valuable and interesting. There is an enormous concomitance between where you are going and where we want to go. I believe we can effect some synergies there.

Senator Finnerty: I have seen your book, Mr. McGuinty, and I wondered where those recommendations were going, whether they were going in a deep hole or whatever. I have a lot of questions about those recommendations, and I look forward to your coming back.

Mr. McGuinty: We would be pleased to come back. We could have spent the entire morning just on this urban report. We tried to give you a flavour today, but, at any time, we will be delighted to come back.

The Chairman: We will take you up on that.

The committee adjourned.

privés ressemble beaucoup plus maintenant au traitement fiscal des fermes. S'il y a un transfert intergénérationnel, certaines concessions fiscales sont faites pour inciter les gens à établir de bons plans de silviculture, et nous avons défini la nature de ces plans. Ces plans ont été repris par le gouvernement du Nouveau-Brunswick sous Frank McKenna et rendus immédiatement opérationnels, ce qui a eu une influence directe sur la viabilité globale des terrains boisés privés de tout le pays. Voilà un exemple parmi quelques-uns que je peux vous donner.

Le président: Vous nous avez donné l'orientation à suivre au sujet de certaines questions dans des domaines que nous aimerions explorer avec vous. Nous sommes malheureusement restreints par le temps parce qu'un autre comité doit siéger dans cette salle. Seriez-vous disposés à venir nous rencontrer à nouveau dans quelque temps? Les sénateurs sont-ils d'accord pour prendre connaissance de ce que nous avons entendu aujourd'hui, des rapports qui nous ont été donnés et de formuler des questions différentes qui pourraient être remises au témoin à l'avance? Ensuite, la prochaine fois qu'ils reviendront, nous pourrions aborder le coeur de la question de plus près que nous l'avons fait aujourd'hui? J'ai des pages de questions que j'aimerais lui poser. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Eyton: J'ai bien aimé la liste des vœux du sénateur Milne, c'est toujours utile, vous en avez donné trois, mais ce genre de réflexion nous est tous favorable.

Le président: Ce serait une bonne chose à avoir. Si vous pouviez revenir, nous vous en saurions gré parce que, comme vous le savez d'après les questions qui ont été posées, nous avons trouvé votre témoignage extrêmement utile et intéressant. Il y a une énorme concomitance entre votre position et ce que nous visons. Je crois que nous pouvons réaliser ici certaines synergies.

Le sénateur Finnerty: J'ai lu votre livre, monsieur McGuinty, et je me suis demandé quel était le sort de ces recommandations, un enterrement ou quoi. J'ai beaucoup de questions à poser au sujet de ces recommandations, et j'espère vraiment que vous reviendrez nous voir.

M. McGuinty: Cela nous ferait plaisir. Nous aurions pu passer toute la matinée seulement sur ce rapport concernant les centres urbains. Nous avons essayé de vous donner une idée aujourd'hui, mais n'importe quand, nous serons heureux de revenir.

Le président: Nous allons vous en reparler.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, June 10, 2003:

From the Canadian Gas Association:

Mr. Michael Cleland, President;

Mr. Brendan Hawley, Communications and Marketing
Management.

Thursday, June 12, 2003:

*From the National Roundtable on the Environment and the Economy
(NRTEE):*

Mr. David McGuinty, CEO and President;

Mr. Alex Wood, Policy Advisor.

TÉMOINS

Le mardi 10 juin 2003:

De l'Association canadienne du gaz:

M. Michael Cleland, président;

M. Brendan Hawley, gestion des communications et du market

Le jeudi 12 juin 2003:

*De la Table ronde nationale sur l'environnement et l'écono
(TRNEE):*

M. David McGuinty, PDG et président du conseil;

M. Alex Wood, conseiller en matière de politiques.

27
ESS



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Energy, the
Environment and
Natural Resources**

**Énergie, de
l'environnement et des
ressources naturelles**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Tuesday, June 17, 2003

Le mardi 17 juin 2003

Issue No. 18

Fascicule n° 18

Twelfth meeting on:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

Douzième réunion concernant:

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du Protocole de Kyoto)

Fourth meeting on:

Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in
navigable waters

Quatrième réunion concernant:

Le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines
dans les eaux navigables

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan, P.C.	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Ex Officio Members*
(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak
et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan, c.p.	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Membres d'office*
(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 17, 2003
(32)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:10 p.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Cochrane, Finnerty, Milne, Spivak and Watt (8).

In attendance: From the Library of Parliament: Lynne Myers, Researcher, Science and Technology Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded to the consideration of a draft agenda.

It was agreed, — That the Chair seek permission from the Senate, in accordance with rule 95(3)(a), to sit two days during the summer, on dates to be determined later by the members.

At 5:20 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Green Communities Association:

David Poch, Member, Board of Directors.

From B.C. Hydro — Power Smart:

Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management.

Mr. Poch made a statement and answered questions.

At 6:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:30 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Ferguson made a statement and answered questions.

At 7:20 p.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

WITNESS:

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

J.A. (Sandy) Currie, Executive Director.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 17 juin 2003
(32)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, c.p., Christensen, Cochrane, Finnerty, Milne, Spivak et Watt (8).

Également présente: De la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche, Division des sciences et de la technologie.

Également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

Il est convenu — Que le président demande au Sénat, conformément à l'alinéa 95(3)a) du Règlement, l'autorisation de siéger pendant deux jours, cet été, aux dates qui seront fixées plus tard par les membres du comité.

À 17 h 20, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son examen des nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 du 18 février 2003.*)

TÉMOINS:

De la Green Communities Association:

M. David Poch, membre du conseil d'administration.

De B.C. Hydro — Power Smart:

M. Ted Ferguson, coordonnateur, Services environnementaux et gestion des gaz à effet de serre.

M. Poch fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 25, le comité suspend la séance.

À 18 h 30, le comité reprend la séance.

M. Ferguson fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 20, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 10 des 25 et 27 mars 2003.*)

TÉMOIN:

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

M. J.A. (Sandy) Currie, directeur général.

Mr. Currie made a statement and answered questions.

M. Currie fait une déclaration et répond aux questions.

At 8:21 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

À 20 h 21, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 17, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:10 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto); and to consider Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: This is a regularly scheduled meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, which is pursuing its reference from the Senate to examine and report on emerging issues related to its mandate, including the implementation, among other things, of the Kyoto accord.

Our first witness today is Mr. David Poch, a member of the board of directors of the Green Communities Association.

Mr. David Poch, Member, Board of Directors, Green Communities Association: I am an environmental lawyer practicing in energy policy and energy regulation, predominantly in Ontario. I find myself here as a member of the board of the Green Communities Association, which I am honoured to be.

My presentation today will have three parts. First, I will give an introduction to what the Green Communities are — in short, a powerful vehicle for greening Canadian households and the communities in which we all live.

Second, I will focus on residential energy efficiency and overcoming barriers to action, something with which we have had a fair amount of experience, and in which I understand the committee has a fair amount of interest.

Third, I would like to discuss with you how we are trying to develop what we would call a mature partnership with the federal government to take it to the next step in our joint effort to implement the Kyoto accord.

First of all, who are we? I am speaking on behalf of 40 member groups of the Green Communities Association, non-profit organizations that deliver environmental programs and services in their communities. It is a growing national movement. We have new members joining regularly, and the GCA acts as an umbrella serving these organizations and, on occasion, steering programs.

We engage Canadians where they live, in their homes and communities. We deliver a wide range of results-oriented environmental programs. I have provided you with some material. The programs and groups deliver a focus on

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 17 juin 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 10, pour procéder à l'étude sur de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto); et pour examiner le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Cette séance régulière du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, donne suite au renvoi du Sénat relatif à l'étude sur de nouvelles questions concernant son mandat, y compris la mise en oeuvre, entre autres choses, de l'accord de Kyoto.

M. David Poch, membre du conseil d'administration de la Green Communities Association est notre premier témoin d'aujourd'hui.

M. David Poch, membre du conseil d'administration, Green Communities Association: Je suis juriste spécialiste des questions d'environnement et j'exerce dans le domaine de la politique et de la réglementation énergétiques, en Ontario essentiellement. Je suis ici en tant que membre du conseil d'administration de la Green Communities Association, ce qui est tout un honneur pour moi.

Mon exposé d'aujourd'hui se compose de trois parties. Tout d'abord, je vais vous donner un aperçu de la Green Communities Association — qui, en bref, est un moyen puissant visant à faciliter la conversion au vert des communautés et des foyers canadiens dans lesquels nous vivons.

Ensuite, je vais mettre l'accent sur l'efficacité énergétique domiciliaire et sur la façon de transformer les obstacles en action, domaine dans lequel notre expérience est assez vaste et auquel s'intéresse votre comité, si je comprends bien.

Enfin, j'aimerais discuter avec vous de la façon dont nous cherchons à créer avec le gouvernement fédéral un partenariat que nous pourrions qualifier de bien développé afin d'arriver à l'étape suivante de nos efforts conjoints en vue de la mise en oeuvre de l'accord de Kyoto.

Pour commencer, qui sommes-nous? Je parle au nom de 40 groupes membres de la Green Communities Association, des organisations à but non lucratif qui assurent la prestation de programmes et de services environnementaux dans leurs collectivités. C'est un mouvement national qui prend de l'ampleur, puisque de nouveaux membres y adhèrent régulièrement; la GCA regroupe et dessert ces organisations et, à l'occasion, oriente les programmes.

Nous suscitons l'intérêt des Canadiens là où ils vivent, chez eux et dans les collectivités. Nous assurons la prestation de toute une gamme de programmes environnementaux axés sur les résultats. Je vous ai remis de la documentation. Les programmes et les

conserving energy, water and waste, preventing pollution, reducing emissions that cause climate change and smog and protecting green space and ecosystems. The heart of the Green Communities' model is the community-based feature. While we may have national programs, they are delivered at a community level. They are tailored to the particular communities. The community groups select which programs they are going to run with. They are often the initiators of programs — these good ideas spread throughout our network — and sometimes they are recipients of good ideas from others or from the action of the umbrella group itself.

The community-based situation allows for partnerships with the various community partners — municipal governments, local utilities, church groups, you name it. The strength of this is summed up in the phrase, "community-based social marketing." We are able to pitch our ideas to the public in a way that commercial enterprises or government on its own cannot. We are embedded within the community. I am sure all of you, having become senators, have been active in your own communities and understand how community groups have access and a respect within the community that is hard for outsiders or commercial undertakings to achieve. The national organization, the umbrella group that I am here representing, helps the member groups with organizational development and support. It is the site of several joint national programs. One example is the delivery of EnerGuide for Houses, which I will come back to. The GCA handles training of the expert assessors, quality assurance, administration and liaison with the federal government — a partial funder — for the EnerGuide program, which is a home efficiency audit program.

We also have other joint national programs. One that comes to mind is the Well Aware Program. This is a well stewardship program. It includes running forums, doing community outreach and arranging visits for private well owners. This was largely a response to the Walkerton incident in Ontario. The provincial government put out an RFP and gave the Green Communities in Ontario a million-dollar contract to go out and educate people on the safety issues of their own wells.

There is a Pesticide Free Naturally program, which is running nationally. I suppose you could say we are friends of the dandelion.

We grew out of kitchen-table volunteer groups throughout the country in the 1970s and the 1980s. Now these groups, in an interaction with the Green Communities Association, have become incorporated environmental service delivery organizations. They have paid staff and ongoing programs. They remain integrated with their communities and local

groupes mettent l'accent sur la conservation de l'énergie, sur l'eau et les déchets, sur la prévention de la pollution, sur la réduction des émissions qui sont à l'origine du changement climatique et du smog et sur la protection des espaces verts et des écosystèmes. Au cœur du modèle de la Green Communities Association se trouve la collectivité. Même si nous avons bien sûr des programmes nationaux, ils sont exécutés au niveau communautaire et adaptés aux collectivités. Les groupes communautaires choisissent les programmes qu'ils vont adopter et sont d'ailleurs souvent les instigateurs des programmes — les bonnes idées se propagent dans tout notre réseau — parfois, ils bénéficient des bonnes idées des autres ou des mesures prises par le groupe de coordination lui-même.

Cette approche communautaire permet la création de partenariats avec divers intervenants communautaires — les gouvernements municipaux, les services publics locaux, les groupes d'église, etc. L'expression «marketing social communautaire» résume la force de notre mouvement. Nous pouvons faire la promotion de nos idées auprès du public d'une manière que les entreprises commerciales ou le gouvernement ne peuvent imiter. Nous sommes ancrés dans la collectivité. En tant que sénateurs, vous avez sans nul doute été actifs au sein de vos collectivités et comprenez que les groupes communautaires jouissent d'un accès et d'un respect au sein de la collectivité qu'il est difficile pour les personnes extérieures ou les entreprises commerciales d'obtenir. L'organisation nationale, le groupe de coordination que je représente aujourd'hui, aide les membres en matière de développement et soutien organisationnels. C'est là que l'on retrouve plusieurs programmes nationaux conjoints. Je peux donner l'exemple de la prestation du programme ÉnerGuide pour les maisons, dont je vais parler un peu plus tard. La GCA se charge de la formation des évaluateurs spécialistes, de l'assurance de la qualité, de l'administration et de la liaison avec le gouvernement fédéral — qui nous finance en partie — pour EnerGuide, qui est un programme permettant de vérifier l'efficacité énergétique domiciliaire.

Nous avons également d'autres programmes nationaux conjoints. Je pense par exemple au programme de sensibilisation à la bonne intendance dans le cadre duquel nous organisons des forums, prenons contact avec les collectivités et rendons visite aux propriétaires de puits. Ces mesures découlent essentiellement de l'incident de Walkerton, en Ontario. Le gouvernement provincial a fait une DP et attribué à la Green Communities Association de l'Ontario un contrat d'un million de dollars pour sensibiliser les gens aux questions de sécurité de leurs propres puits.

Il faut parler aussi du programme Sans pesticides... naturellement! qui est d'envergure nationale. J'imagine que l'on pourrait dire que nous sommes les amis du pissenlit.

Notre association est issue de groupes de bénévoles qui se réunissaient dans leur cuisine au cours des années 70 et 80. Ces groupes, qui ont des liens avec la Green Communities Association, sont devenus des organisations de prestation de services environnementaux constituées en personnes morales. Ils ont un personnel rémunéré et offrent des programmes réguliers.

government and enjoy this central coordination and training via the GCA.

I would like to turn to the second area, which is residential energy efficiency, and how we have been trying to overcome barriers there.

GCA's member groups are Canada's leading delivery agencies for residential efficiency programs for existing housing. We have done approximately 120,000 energy audits in the past decade. We have pioneered the delivery of the Natural Resources Canada program, EnerGuide for Houses, which is an energy advice and rating system. Under that program, we have delivered over 14,000 EnerGuide for Houses audits to date in Ontario, and we have just won a competitive bid to deliver them in British Columbia, Alberta, Nova Scotia and Nunavut.

EnerGuide for Houses has been an excellent tool to let people see how their homes are doing compared to homes of similar vintage, to get expert advice on where the best savings are in terms of improving the energy performance of their homes and to get access to the tools to either do that themselves or through local contractors.

Two key problems have been identified with the program: One is reaching people, getting them to participate in the program. Then when you do get them to participate, you do an audit of their home and give them a list of good ideas. The next challenge is to get them to implement it. There are all kinds of barriers to that, as you can appreciate. People are not familiar with the program because it is new. There are costs and hassles and invasion of privacy in submitting to an audit of one's home. The most significant barrier is the capital cost of the retrofit investments in improving the home's energy performance, but also the time and access to contractors with the appropriate skills and who can be trusted. Those are all things with which the program has tried to help.

We have learned to engage in creative marketing with partners — utilities, municipalities and workplaces. We have learned to tailor the message to people's actual motivations. To most people, energy efficiency is appealing, but it is not a sufficient motivation. The environmental implications that drive these discussions are not really foremost in people's minds. We find that people are coming to the program because in the long run they would like to save money on their bills, but also for other reasons, such as home comfort, draft reduction and protecting their home's value. We have learned how to bring all of these messages forward at the same time and appreciate that people often have more than one motivation.

Ils sont toujours intégrés dans leur collectivité et leur gouvernement local et bénéficient de la coordination et de la formation centralisées de la GCA.

J'aimerais passer au deuxième volet de mon exposé, soit l'efficacité énergétique domiciliaire et la façon dont nous essayons de surmonter les obstacles.

Les groupes de la GCA sont les principaux organismes de prestation des programmes d'efficacité énergétique domiciliaire au Canada. Nous avons effectué près de 120 000 vérifications énergétiques au cours des 10 dernières années. Nous avons appuyé l'exécution du programme de Ressources naturelles Canada, ÉnerGuide pour les maisons, qui est un système de cotation et de conseils énergétiques. Dans le cadre de ce programme, nous avons effectué plus de 14 000 vérifications domiciliaires en Ontario, et venons juste de remporter une soumission pour faire le même travail en Colombie-Britannique, en Alberta, en Nouvelle-Écosse et au Nunavut.

ÉnerGuide pour les maisons est un excellent outil qui permet aux gens de voir comment leur maison se compare à d'autres de même génération, d'obtenir des conseils spécialisés sur les meilleures économies à réaliser s'ils améliorent l'efficacité énergétique de leur maison et d'avoir accès aux outils nécessaires pour le faire eux-mêmes ou le faire faire par des entrepreneurs locaux.

Deux problèmes essentiels se posent à propos de ce programme. Il faut tout d'abord susciter l'intérêt des gens et les inciter à participer au programme. Une fois cela fait, vous faites une vérification de leur maison et leur remettez une liste de bonnes idées. Le deuxième problème consiste à les inciter à prendre les mesures voulues. C'est là que l'on se heurte à toutes sortes d'obstacles, comme vous pouvez bien vous en douter. Les gens ne connaissent pas le programme, puisqu'il est nouveau et faire faire une vérification de sa propre maison entraîne des coûts, des tracas et une intrusion de la vie privée. Les obstacles les plus importants, ce sont les coûts des investissements pour les améliorations éconergétiques qui permettent d'augmenter l'efficacité énergétique de la maison, mais aussi le temps à consacrer ainsi que l'accès aux entrepreneurs possédant les compétences voulues et en qui on peut faire confiance. Le programme a tenté d'aider les propriétaires dans tous ces domaines.

Nous avons appris à faire du marketing créatif avec certains partenaires — les services publics, les municipalités et les lieux de travail. Nous avons appris à adapter le message en fonction des motivations des gens. Pour la plupart des gens, l'efficacité énergétique est quelque chose d'intéressant, mais ce n'est pas une motivation suffisante. Les répercussions environnementales dont il est question dans ces discussions ne sont pas toujours ce qui intéresse les gens au premier chef. Selon nous, les gens adoptent le programme parce qu'à long terme, ils souhaitent que leurs factures soient moins élevées, mais aussi pour d'autres raisons, comme le confort, la diminution des courants d'air et la valeur de leur maison. Nous avons appris comment présenter tous ces avantages en même temps et nous nous rendons compte que les gens sont souvent motivés par plus d'une chose.

Despite relative success, we were not satisfied. We are non-profit groups. We are not in this to make money; we are in it to get results. We wanted better results, so we developed a home energy retrofit incentive program. It is an extension of the EnerGuide for Houses model. We do the audit and they are rated on a scale of 0 to 100. Depending on how much they bring themselves up on that scale — it does not matter how much they spend or on what technology — and improve the performance of their house, they are eligible for an incentive, some cost sharing of the capital costs. We designed this program and were able to get some sponsorship from Enbridge, the largest gas utility in Ontario, and the Ontario government. The pilot project was done in Peterborough, and there is an ongoing pilot in Toronto at this time. We found that this was a terrific improvement.

Under EnerGuide for Houses, typical homeowners who participated ended up putting in place measures that reduced their greenhouse gas emissions by about a ton per year per household. With the addition of the incentive feature, that more than tripled. In Peterborough, we found about 3.8 tons of reduction per year, per household. I do not know what the average number of people per home is, but that is the One-Tonne Challenge right there. That was satisfying.

We have been working closely with EnerCan to design a national program on this model. I have been making the rounds of the government. If the press leak this last weekend is correct, it is likely the program will be funded in the first round of announcements that I gather will come this week from the cabinet committee looking at the Kyoto implementation. We are confident that the federal departments are enthused about this. I bring this to you as a success story, a model that I recommend to you and that we would like to see expanded into other areas of activities.

There were 300 homes audited during the Peterborough pilot. Using the federal government's complex mechanism for comparing these things, where they discount the future dollars and the future tons, which is a little unusual, it turns out that the cost is negative \$107 per ton, meaning there is a savings, though there is upfront money for the government to pay for the incentives, assuming they do so, of about \$15 a ton. Society's "cost" is actually a savings, because the fuel savings over the 20 years that a more efficient furnace will operate exceeds the upfront capital cost of the furnace and of running this incentive program.

It is very exciting because this is a cost-effective greenhouse gas reduction, and that will be true of any greenhouse gas emissions reduction approach that involves energy efficiency rather than carbon sequestration, which may have its place, but does not bring with it those savings on future fuel bills. Efficiency programs, where they are feasible, will always be best for the economy.

Malgré notre succès relatif, nous n'étions pas satisfaits. Nous sommes des groupes à but non lucratif et nous ne faisons pas ce travail pour faire de l'argent, mais pour obtenir des résultats. Nous voulions de meilleurs résultats, si bien que nous avons mis au point un programme encourageant les améliorations éconergétiques résidentielles, qui est un prolongement du modèle EnerGuide pour les maisons. Nous faisons la vérification et les maisons sont évaluées selon une échelle de zéro à 100. Si les propriétaires arrivent à relever leur cote — peu importe leur investissement ou la technologie retenue — et à améliorer l'efficacité énergétique de leur maison, ils sont admissibles à un incitatif, c'est-à-dire un certain partage des coûts d'investissement. Nous avons conçu ce programme et avons réussi à être parrainés par Enbridge, le plus gros fournisseur de gaz en Ontario, ainsi que par le gouvernement de l'Ontario. Le projet pilote s'est déroulé à Peterborough et un autre est actuellement en cours à Toronto. Il s'agit selon nous d'une amélioration sans précédent.

Grâce à EnerGuide pour les maisons, des propriétaires ont fini par mettre en place des mesures qui leur ont permis de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre de près d'une tonne par année par foyer. Avec l'incitatif en plus, ce résultat a plus que triplé. À Peterborough, la diminution équivaut à près de 3,8 tonnes par année, par foyer. Je ne connais pas le nombre moyen de personnes par foyer, mais l'objectif d'une tonne a certainement été atteint et c'était gratifiant.

Nous avons étroitement travaillé avec EnerCan pour concevoir un programme national en nous inspirant de ce modèle. J'ai contacté le gouvernement. Si l'on en croit les médias de la fin de semaine dernière, il est probable que le comité du cabinet qui se penche sur la mise en oeuvre de Kyoto m'informerait sous peu que ce programme sera financé. Nous sommes confiants que les ministères fédéraux sont enthousiasmés et je vous en parle comme d'une réussite, d'un modèle que je vous recommande et que nous aimerions voir adopter dans d'autres secteurs d'activités.

Trois cent maisons ont été vérifiées au cours du projet pilote de Peterborough. En se fondant sur le mécanisme complexe du gouvernement fédéral en matière de comparaison, où tonnes et dollars futurs sont déduits, ce qui est un peu inhabituel, il s'avère que le coût est négatif, 107 \$ par tonne, ce qui signifie qu'une économie est réalisée, même si le gouvernement finance en amont les incitatifs — en supposant qu'il le fasse — de l'ordre de 15 \$ la tonne. Le «coût» pour la société est en fait une économie, car les économies de carburant réalisées grâce à un système de chauffage plus efficace sur 20 ans dépassent les coûts d'investissement en amont du système de chauffage et de ce programme d'encouragement.

C'est très stimulant, vu qu'il s'agit d'une diminution rentable des gaz à effet de serre; ce sera la même chose pour toute approche à cet égard qui met l'accent sur l'efficacité énergétique plutôt que sur le piégeage du carbone, qui a peut-être un rôle à jouer, mais qui ne se traduit pas par ce genre d'économies dont le consommateur pourra bénéficier à l'avenir. Les programmes d'efficacité, lorsqu'ils sont possibles, seront toujours ce qu'il y a de mieux pour l'économie.

I know that the local MP, Mr. Adams, was very pleased, because for every dollar in incentives, the homeowner spent an additional \$3, and that tends to be spent at local businesses on building supplies.

That is our model. It is a program idea. That brings me to the third area of my presentation, where I would like to leave you with a message that has to do with building a mature partnership between the federal government and community-based organizations. Green Communities and EnerGuide for Houses have been success stories, but we really believe that these community groups are a tremendous resource that can do so much more.

The principle barrier these groups face is that they are caught between that kitchen-table voluntarism and the professionalism and stability that allow them to build programs and maintain a presence in the community. The answer is money. Having said that, I should also say that the various Green Communities are participants in a number of federal programs and they are thankful. That is how these community groups stay afloat. If these various federal programs were pulled tomorrow, half of the community groups in Canada would go under within the month.

I do not want to appear ungrateful on their behalf, but the nature of such programs makes it very difficult for these groups to be the tool we believe they can be in addressing climate change and the federal objectives.

The federal government's funding constraints often mean that the funds are inadequate. You develop a program that costs \$100,000 that you need in cash from the government as their contribution. It will be leveraged 10-fold by local efforts and local partners, but the federal government, starved for funds, ends up giving you half that, so you struggle and cannot maintain the program. Funding tends to be short term, which is very destabilizing. It is a constant treadmill. People spend a lot of time preparing funding applications and waiting for an announcement. The announcement comes late in the day and then it is deliverable six months later and they scramble. I am sure you have all experienced this in your constituencies. The good thing about EnerGuide for Houses was it was an ongoing program. It is a businesslike program in which a contract is entered into. It is a three-year option contract, a year at a time. There is quality assurance. There is centralized reporting. It is systematized. It is a very businesslike arrangement and these community groups love it because it allows them to plan, to build, to grow their resources and to branch out. They would like to see more program approaches like EnerGuide for Houses rather than project-specific funding, which is usually the norm in various government departments.

Je sais que le député local, M. Adams, a été très satisfait, car pour chaque dollar d'encouragement, le propriétaire a dépensé 3 \$ de plus, en général dans les entreprises locales de matériaux de construction.

C'est notre modèle, c'est une idée de programme, ce qui m'amène au troisième volet de mon exposé au cours duquel j'aimerais vous parler de la création d'un partenariat bien développé entre le gouvernement fédéral et les organisations communautaires. Green Communities et EnerGuide pour les maisons sont des réussites, mais nous sommes vraiment convaincus que ces groupes communautaires représentent une ressource incroyable, qui peut en faire encore beaucoup plus.

Le principal obstacle auquel se heurtent ces groupes, c'est le fait qu'ils soient coincés entre ce bénévolat de cuisine et le professionnalisme et la stabilité qui leur permettent de créer des programmes et d'assurer une présence au sein de la collectivité. La réponse, c'est l'argent. Ceci étant dit, je devrais également ajouter que les divers groupes Green Communities participent à plusieurs programmes fédéraux qu'ils apprécient. C'est ainsi que ces groupes communautaires survivent. Si ces divers programmes fédéraux étaient supprimés, la moitié des groupes communautaires au Canada feraient faillite en l'espace d'un mois.

Je ne veux pas donner l'impression de manquer de gratitude en leur nom, mais en raison de la nature de tels programmes, il est très difficile pour ces groupes d'être le moyen que, d'après nous, ils peuvent être, qui permet de lutter contre le changement climatique et de poursuivre des objectifs fédéraux.

Les contraintes du gouvernement fédéral en matière de financement signifient souvent que les fonds ne sont pas suffisants. Vous mettez au point un programme qui coûte 100 000 \$, somme dont vous avez besoin en liquide et que vous demandez au gouvernement de contribuer. Cette somme va donner dix fois plus de résultats grâce aux efforts et aux partenaires locaux, mais le gouvernement fédéral, qui manque de fonds, finit par vous en donner la moitié, si bien que vous vous débattez et ne pouvez maintenir le programme à flot. Le financement tend à être à court terme, ce qui est très destabilisant. On doit constamment tout recommencer. Les gens passent beaucoup de temps à préparer des demandes de financement et à attendre une réponse. La réponse arrive tard, on ne peut rien faire pendant six mois et il faut alors aller vite. Je suis sûr que vous avez connu de telles situations. Le fait qu'Energide pour les maisons soit un programme continu représente quelque chose de positif. C'est un programme d'affaires, si je puis dire, assorti d'un contrat, sur trois ans, un an à la fois. L'assurance de la qualité est garantie, le système de rapports est centralisé; tout se fait systématiquement. C'est donc une entente d'affaires et ces groupes communautaires en sont très satisfaits, puisque cela leur permet de planifier, bâtir, augmenter leurs ressources et diversifier leurs activités. Ils souhaiteraient plus de programmes du genre d'Energide pour les maisons plutôt qu'un financement pour un projet en particulier, ce qui est habituellement la norme dans divers ministères fédéraux.

This is an overarching suggestion that in harnessing community groups, this kind of ongoing program approach analogous to the EnerGuide for Houses — and hopefully it is ramped up to an incentive program — has been very successful.

In addition to this issue of the style of funding, I come with one other complementary request. We are asking the federal government to consider, as part of its Kyoto action plan, investing in community organizational infrastructure. This has been styled the Climate Action Communities proposal. There is a one-page report in your bundle from me. The notion is a three-year to five-year commitment to fund climate action coordinators housed at approximately 50 sites throughout the country, and many of those would be Green Communities groups' offices. This program would fund the key people on a three-year to five-year basis and with some support for national coordination. This would build a capability to offer any number of greenhouse gas reduction programs, mesh them together and have outreach and marketing capability for the One-Tonne Challenge. This would enable more communities to be reached. It would increase the effectiveness of all the programs offered. It would give access to many partnerships. One of the interesting features of this is we are quite concerned that the government is about to embark on five years of dancing with their provincial counterparts to try to get the provinces to partner on funding for the Kyoto response. We view that process as unfortunate, both in terms of cost and the inherent delay. We think that if the federal government funds community-based action, the provinces will no choice but to participate — it will happen. It will be in their backyards — and they will do so gratefully, judging from our experience with EnerGuide for Houses. That was something that came from the federal government, at our instigation, but it has been primarily federally funded.

However, once it was up and running, Enbridge, a provincially regulated entity, went to its provincial regulator and said, "If you want our customers to be efficient, we can tag along on this program and it will be cost effective." The Ontario Energy Board has said, "Fine. We consider that acceptable as part of your portfolio of energy-efficiency measures." That is leverage. Just as the federal government likes to see provincial money leverage its dollars, the opposite is true. We have seen that kind of response. We saw the provincial government kick in money for this pilot to see if an incentive program would work — and it did. Our hope is that real action on the street will be a catalyst for getting the various provincial governments to participate.

I think it is a lot more difficult for them to be seen to be agreeing with the federal government than to be engaging in a community energy-efficiency activity. We are hoping that the federal government can provide us with a modicum of financial

Tout porte à croire qu'en tirant parti de groupes communautaires, ce genre d'approche favorisant un programme continu, analogue à EnerGuide pour les maisons — et qui, il est à espérer, est assorti d'un programme d'encouragement — est très efficace.

J'ai une autre demande qui s'ajoute à celle relative au style de financement. Nous demandons au gouvernement fédéral d'envisager, dans le cadre de son plan d'action Kyoto, d'investir dans une infrastructure organisationnelle communautaire. C'est ce que nous appelons la proposition Climate Action Communities. Dans la documentation que je vous ai remise, vous trouverez une page sur le sujet. Il s'agit d'un engagement de trois à cinq ans visant à financer les coordonnateurs de cette initiative qui se retrouveraient dans près de 50 lieux à l'échelle du pays, beaucoup de ces lieux étant en fait des bureaux des groupes de la Green Communities Association. Ce programme financerait les personnes clés pendant trois à cinq ans et faciliterait également une coordination à l'échelle nationale. Il permettrait d'offrir des programmes de réduction des gaz à effet de serre, de les relier et de pouvoir ainsi proposer des services à des groupes mal desservis tout en ayant une capacité de marketing pour l'objectif d'une tonne. Plus de collectivités pourraient être ainsi desservies, ce qui augmenterait l'efficacité de tous les programmes offerts et ouvrirait la voie à de nombreux partenariats. Nous sommes en effet inquiets de voir que le gouvernement s'apprête à négocier pendant cinq ans avec ses homologues provinciaux pour essayer d'obtenir que ces derniers participent au financement de la mise en oeuvre de Kyoto. Selon nous, ce processus est loin d'être positif en matière de coûts et compte tenu des retards inhérents. Nous pensons que si le gouvernement finançait les mesures prises à l'échelle communautaire, les provinces n'auraient pas de choix autre que celui de participer — ce serait inévitable. Elles n'auraient pas le choix et le feraient généreusement, à en juger par notre expérience relative à EnerGuide pour les maisons. Ce programme est issu du gouvernement fédéral, même si nous en avons été les instigateurs, mais il est essentiellement financé par le fédéral.

Cependant, dès qu'il a bien fonctionné, Enbridge, entité relevant de la réglementation provinciale, s'est adressé à la province en disant: «Si vous voulez que nos clients conservent l'énergie, nous pouvons suivre le mouvement et ce sera rentable.» La Commission de l'énergie de l'Ontario a alors répondu: «Pas de problème, nous considérons que ce programme fait partie de vos mesures écoénergétiques.» C'est une façon de tirer parti de la situation. Tout comme le gouvernement fédéral souhaite que les fonds provinciaux tirent parti des fonds fédéraux, l'inverse est vrai. Nous avons été témoins de ce genre de réaction, puisque le gouvernement provincial a effectivement injecté de l'argent dans ce projet pilote pour voir si un programme d'encouragement marcherait — ce qui a été le cas. Nous espérons que les mesures prises par le Canadien moyen inciteront les divers gouvernements provinciaux à participer.

Je pense qu'il est beaucoup plus difficile pour les provinces d'être considérées en accord avec le gouvernement fédéral que de participer à une activité communautaire dans le domaine de l'efficacité énergétique. Nous espérons que le gouvernement

support for this minimum three-year effort to pay for some key programs spread throughout the country. We believe that if this occurs, there will be payback many times over in solid climate action programming that will engage Canadians where they live. It is also a means by which the federal government can get a window into and access to communities.

The FCM has acted as a mechanism for the federal government to interact directly with municipalities, and this is a parallel to interact directly with community groups. That is the message I would like to leave with you. These are meta recommendations: That the federal government seek to strengthen its relationships with community groups by engaging in ongoing program funding rather than project-by-project funding; and that the government consider supporting the Climate Action Communities initiative of the Green Communities Association to enhance our ability to deliver the goods.

That ends my presentation, and I would be happy to answer any questions.

Senator Cochrane: Mr. Poch, what about the recently announced \$1,000 rebate towards renovations?

Mr. Poch: It is not quite announced yet, unless it happened today. My understanding is that it is based on the Peterborough pilot. The typical homeowner spent between \$3,000 and \$4,000, and the incentive on average was \$800. That is the ballpark that number came from. It does not depend on what they spend. One of the strengths of this initiative is that it depends on what they achieve in terms of energy efficiency. The auditor goes out and sees how the home performs. People are encouraged to do it as cost effectively as they can.

Senator Cochrane: What kind of changes will they be making? Will they be putting weatherstripping around their windows and things of that nature?

Mr. Poch: You are not a novice at this. Weatherstripping turns out to be one of the most cost-efficient things to do. It is inexpensive, although it is hard to find people who have the skills to do it properly. That would be one such example. It is very specific to the house. If people will be replacing a furnace, either immediately or in the near future, educating them on the benefits of a more efficient model would be an example. It may be that in some houses you would prematurely retire a furnace that is functioning well but is inefficient because the home is so big it is cost effective for the homeowner to upgrade then.

Senator Cochrane: You were mentioning the retrofit program in Peterborough. That was for furnaces, was it? Tell us about that. What did people do in their homes to effect three-and-a-half tons of carbon reduction?

fédéral pourra nous donner un minimum d'appui financier pour cet effort minime de trois ans afin de pouvoir payer des programmes essentiels à l'échelle du pays. Si tel est le cas, nous en récolterons les nombreux fruits puisque tous les Canadiens voudront participer à des programmes visant à éviter le changement climatique. Cela permettra également au gouvernement fédéral de savoir ce qui se passe dans les collectivités et d'y avoir accès.

La FCM est un mécanisme permettant au gouvernement fédéral d'interagir directement avec les municipalités, et le modèle que nous proposons lui permettrait d'interagir directement avec les groupes communautaires. C'est ce que j'aimerais vous faire comprendre. Nos recommandations globales sont les suivantes: Que le gouvernement fédéral cherche à consolider ses relations avec les groupes communautaires en optant pour un financement de programme continu plutôt qu'un financement projet par projet; et que le gouvernement envisage d'appuyer l'initiative Climate Action Communities de la Green Communities Association pour que nous puissions davantage obtenir de résultats.

C'est ainsi que se termine mon exposé et je me ferais maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Cochrane: Monsieur Poch, que dites-vous du rabais de 1 000 \$ récemment annoncé pour les propriétaires qui veulent faire des rénovations?

M. Poch: L'annonce n'en a pas encore été faite, à moins qu'elle ne soit communiquée aujourd'hui. Autant que je sache, le gouvernement s'est inspiré du projet pilote de Peterborough. Le propriétaire moyen a dépensé de 3 000 à 4 000 \$ et l'incitatif, en moyenne, était de 800 \$, plus ou moins. Cela ne dépend pas des dépenses effectuées, mais plutôt des résultats en matière d'efficacité énergétique. Le vérificateur examine le rendement énergétique des maisons et les propriétaires sont encouragés à les améliorer de la façon la plus rentable possible.

Le sénateur Cochrane: Quels sont les genres de changements qu'ils vont apporter? S'agit-il d'installer des coupe-bise autour des fenêtres et autres choses du genre?

M. Poch: Vous n'êtes pas novice en la matière, les coupe-bise sont l'une des choses les plus rentables qui soit; c'est peu coûteux, même s'il est difficile de trouver les spécialistes pour les poser correctement. C'est donc un exemple qui se rapporte à la maison. Si des gens se proposent de remplacer leur système de chauffage immédiatement ou dans le proche avenir, il vaut alors la peine de les informer au sujet des avantages d'un modèle plus efficace. Dans certaines maisons, il pourrait arriver que l'on enlève prématurément un système de chauffage qui fonctionne bien mais qui est inefficace, du fait de la grandeur de la maison; par conséquent, il est rentable pour le propriétaire de changer de système.

Le sénateur Cochrane: Vous avez parlé du programme de rénovation à Peterborough. S'appliquait-il au système de chauffage? Parlez-nous-en. Quelles mesures les gens ont-ils prises chez eux pour arriver à une diminution de trois tonnes et demie de carbone?

Mr. Poch: It varied by home. You will recall back in the 1970s the programs where the approach was to say if you increase the insulation in your attic by this much, the federal government will pay so much, and all the headaches that that brought. Well, that may make sense in some homes but not in others. It may not be where the best savings are in a given home. In this program the auditors were trained. To become an assessor you have to have basic skills. There is pre-testing to make sure you have a basic understanding of building science. There is a specific four-day training course on the assessment tools and an examination thereafter; and then there is quality assurance. They are trained to identify the specific opportunities in the particular home. Yes, they might include weatherstripping, improvements to the heating system. Windows are a good example of where it is seldom cost effective to upgrade for the purposes of energy efficiency, but if you are renovating and putting in new windows anyway, it is cost effective to choose the more energy-efficient ones. Getting people to do that when they are putting in new windows would be an example. There are many measures and they vary by home.

Senator Cochrane: In Peterborough, how many people were hired to do this sort of evaluation?

Mr. Poch: I do not have that number at hand. We are talking about a handful of assessors. The pilot ran for the better part of a year.

Senator Cochrane: For 300 homes?

Mr. Poch: Yes. A few assessors were able to accomplish that over that time period.

Senator Cochrane: They were hired at the headquarters, were they?

Mr. Poch: Any Green Community delivering EnerGuide for Housing will have assessors, although the training is done centrally. It is simply for the economy of scale and quality assurance. The contract with Enercan requires quality assurance and an audit of the program. That is all accomplished by doing it centrally.

Senator Cochrane: How many people would that entail?

Mr. Poch: In the Peterborough situation?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Poch: My sense is maybe four or five people are running that program in Peterborough. They are not doing the actual work in the homes; that goes to local contractors and tradespeople.

Senator Milne: The assessors must make two visits per home, before and after?

Mr. Poch: In the EnerGuide for Homes program there are A labels and B labels. The A label refers to the rating when the home is first assessed. They give their list of recommendations

M. Poch: Cela varie d'une maison à l'autre. Vous vous rappelez que dans les années 70, tout propriétaire qui augmentait l'isolation du grenier de tant, recevrait tant du gouvernement fédéral; vous vous souvenez sans doute de tous les problèmes que cela a causés. Une telle mesure était peut-être positive pour certaines maisons, mais pas pour d'autres. Il se peut en effet que pour une maison donnée, ce ne soit pas la meilleure façon d'économiser de l'énergie. Pour ce programme, les vérificateurs étaient formés et pour devenir évaluateur, il fallait avoir des compétences de base et se soumettre à un examen pour démontrer que l'on avait une compréhension fondamentale du bâtiment. Il y a un cours de formation de quatre jours sur les outils d'évaluation, ainsi qu'un examen; puis, il y a l'assurance de la qualité. Les évaluateurs sont formés pour déterminer ce qu'il faut faire dans une maison donnée. Il peut effectivement s'agir de coupe-bise, d'améliorations au système de chauffage. Il est rarement rentable d'améliorer des fenêtres pour des raisons éco-énergétiques, mais si vous rénovez et changez les fenêtres, il est rentable de choisir celles qui sont les plus éco-énergétiques. Inciter les gens à le faire lorsqu'ils installent de nouvelles fenêtres serait un bon exemple. De nombreuses mesures sont possibles et varient d'une maison à l'autre.

Le sénateur Cochrane: À Peterborough, combien de gens ont été embauchés pour faire ce genre d'évaluation?

M. Poch: Je n'ai pas ce chiffre ici. Nous parlons d'une poignée d'évaluateurs. Le projet pilote s'est déroulé une bonne partie de l'année.

Le sénateur Cochrane: Pour 300 maisons?

M. Poch: Oui. Quelques évaluateurs ont été en mesure de le faire au cours de cette période.

Le sénateur Cochrane: Ils ont été embauchés au siège social, n'est-ce pas?

M. Poch: Tout groupe de notre association chargé du programme EnerGuide pour les maisons ont des évaluateurs, même si la formation de ces derniers est centralisée. C'est simplement pour une question d'économie d'échelle et d'assurance de la qualité. Le contrat conclu avec Enercan exige l'assurance de la qualité ainsi qu'une vérification du programme. Tout est centralisé.

Le sénateur Cochrane: Combien de personnes cela représente-t-il?

M. Poch: Pour Peterborough?

Le sénateur Cochrane: Oui.

M. Poch: Je pense que quatre ou cinq personnes se chargent du programme à Peterborough. Ils ne font pas le travail proprement dit dans les maisons; ce sont des entrepreneurs et des artisans locaux qui s'en chargent.

Le sénateur Milne: Les évaluateurs doivent faire deux visites par maison, avant et après?

M. Poch: Le programme EnerGuide pour les maisons prévoit des étiquettes A et B. L'étiquette A renvoie à la première évaluation de la maison. Une liste de recommandations est

and offer to do a second rating for free later in the hope that people will be inspired to act. In the pilot program where we tried using incentives, yes, obviously, that second audit was required to get the incentive because it was based on the difference in performance between the two.

Senator Cochrane: You talked about an ongoing approach whereby this program could continue for three to five years?

Mr. Poch: Yes, EnerGuide for Homes is a contract program. It is renewable, but the assumption is three years.

Senator Cochrane: You would like to have more funding?

Mr. Poch: We would like to see more programs structured in that fashion rather than one-off, project-specific grants.

Senator Cochrane: Do you have a figure in mind?

Mr. Poch: We do not have a figure in mind for that aspect of my recommendations. That is about the approach. A number of government departments give out grants for particular objectives, and we are saying instead of giving out grants to fix this problem here today, structure programs on an ongoing basis to allow groups to build up capability and deliver them on an ongoing basis. I do not have a figure for that.

I do have some numbers for you on the second element, the Climate Action Communities proposal. The idea is to set up 50 community-based climate action coordinators in 25 metropolitan centres and 25 other smaller centres that could act as hubs. We would expect that to cost about \$60,000 per year per location, and about \$500,000 per year for a central coordinating capability. It is about \$3.5 million a year, and we think that would be money well spent.

The Chairman: The amount of money per location would be the same in Toronto as in Weyburn, Saskatchewan?

Mr. Poch: The idea is you are paying for the key people here, and there is incremental overhead. It is more expensive in Toronto than in some other places, and it will be more expensive in the far North if you have to start flying people around for training. It is an approximate number. In any particular implementation of this, the department — presumably the Ministry of the Environment — would want to create a contract that took that into account.

The Chairman: The \$3.5 million is about right?

Mr. Poch: We think that is what it would cost to run this nationally on an annual basis.

Senator Milne: I want to follow through on your Peterborough study. If this program was extended to other areas in Canada, you say that the incentive to the homeowners would not be related to the cost of what they had to do, but to the carbon savings?

remise au propriétaire à qui on propose une deuxième évaluation gratuite par la suite dans l'espoir qu'il sera incité à agir. Dans le programme pilote où nous avons essayé d'avoir recours à des incitatifs, oui, évidemment, la seconde vérification était obligatoire pour obtenir l'incitatif, vu qu'il était calculé en fonction de la différence de rendement énergétique.

Le sénateur Cochrane: Vous avez parlé d'une approche continue afin que ce programme se poursuive pendant trois à cinq ans?

M. Poch: Oui, EnerGuide pour les maisons est un programme contractuel, renouvelable, mais qui dure normalement trois ans.

Le sénateur Cochrane: Souhaiteriez-vous plus de financement?

M. Poch: Nous aimerions que plus de programmes soient structurés de cette façon au lieu d'avoir des subventions ponctuelles, axées sur un projet à la fois.

Le sénateur Cochrane: Avez-vous un chiffre à l'esprit?

M. Poch: Nous n'avons pas de chiffre pour cet aspect de mes recommandations. Nous voulons plutôt mettre l'accent sur l'approche. Plusieurs ministères fédéraux donnent des subventions pour des objectifs particuliers et nous disons en fait qu'au lieu de donner des subventions pour un problème spécifique ponctuel, il vaudrait mieux prévoir des programmes continus pour permettre à des groupes de créer des capacités et d'exécuter ces programmes de façon continue. Je n'ai pas de chiffre pour cela.

J'ai par contre des chiffres pour le second élément, la proposition Climate Action Communities. Il s'agit de nommer 50 coordonnateurs à cet effet dans 25 centres métropolitains et 25 autres petits centres. Cela devrait coûter près de 60 000 dollars par an par endroit et près de 500 000 dollars par an pour la coordination centralisée. Cela équivaut donc à 3,5 millions de dollars par an et selon nous, ces fonds serviraient à quelque chose.

Le président: Le montant d'argent par endroit serait le même, qu'il s'agisse de Toronto ou de Weyburn, en Saskatchewan?

M. Poch: Il s'agit en fait de payer les gens essentiels et de prévoir aussi les frais généraux. C'est plus coûteux à Toronto que dans d'autres endroits, et c'est plus coûteux dans le grand Nord si ceux qui doivent suivre une formation doivent prendre l'avion. C'est un chiffre approximatif. Pour toute mise en oeuvre, le ministère — probablement le ministère de l'Environnement — souhaitera créer un contrat pour en tenir compte.

Le président: Les 3,5 millions de dollars représentent une somme à peu près exacte?

M. Poch: À notre avis, c'est ce que coûterait un programme annuel national.

Le sénateur Milne: J'aimerais revenir à votre étude de Peterborough. Si ce programme était étendu à d'autres régions du Canada, vous dites que l'incitatif prévu pour les propriétaires n'aurait rien à voir avec le coût de ce qu'ils devraient faire, mais avec les économies de carbone?

Mr. Poch: Correct.

Senator Milne: This becomes quite important when you start thinking about the cost of doing things in different communities in Canada. Up North it is very expensive to do this sort of thing. In a small city like Peterborough, you could probably find local contractors who will work for much less than those in downtown Toronto. Have you thought about looking into extra incentives to relate it to the cost of what they are doing?

Mr. Poch: Your point is well taken. Peterborough was chosen because it already had an active Green Community and the town is commonly used for market studies. It is considered the average Canadian town. I do not know how true that is or how helpful it is in getting information when the country is made up of any number of extremes.

It could be more of an incentive in some communities than others, depending on what you can do with it. It will be more effective in reducing carbon in some provinces than others, depending on what fuels are being displaced. In Atlantic Canada, Ontario and Alberta, coal and oil are at the margin for heating homes, either with electricity or directly. In Quebec, hydroelectricity tends to be used. Electric heating is prevalent. They are not going to spill that water. The electricity will be generated and displace coal-generated or gas-generated power, either in Ontario or New England. The climate will be helped. There is an accounting issue in getting credit in Canada for tonnage.

Senator Milne: There is also the cost of adjusting whatever you do with your home according to the climate zone. You need a lot more insulation in the Yukon than you do in my home in Southern Ontario.

Mr. Poch: Some of these things offset each other. For example, in the Yukon it would be more expensive to pay for trade skills or to get technology shipped in if you are in a remote situation. On the other hand, it is that much more cost effective to do because your fuel bills are higher. It is not one size fits all. The incentive is really a motivational factor. If it is sizable enough, you will get incremental participation. If it is too small you will only get the free riders, the people who were going to do something anyway. That is a problem. It has to be large enough to grab people's attention.

We would love to be delivering other programs. This is not the panacea. This is not going to reach every homeowner in Canada. These are capital investments. For low-income people, it does not matter what incentive you give them, unless it is 90 per cent or 100 per cent of the cost, they cannot participate. You need a different program for low-income groups. You need a different program for public housing. The homes on the defence bases are notorious for being in disrepair and in need of renovation, and no less so on the energy front.

M. Poch: C'est exact.

Le sénateur Milne: Lorsque l'on commence à penser au coût que cela représente selon les collectivités au Canada, cela devient très important. Dans le Nord, il est très coûteux de faire ce genre de chose. Dans une petite ville comme Peterborough, vous trouvez probablement des entrepreneurs locaux qui vont faire le travail pour beaucoup moins cher qu'au centre ville de Toronto. Avez-vous pensé à des encouragements supplémentaires reliés au coût que cela pourrait représenter?

M. Poch: Votre observation est pertinente. Si la ville de Peterborough a été choisie, c'est parce qu'il s'y trouve un groupe actif de la Green Communities Association et qu'elle sert souvent à des études de marché. Elle est considérée comme la ville canadienne moyenne. Je ne sais pas dans quelle mesure c'est vrai, ni non plus dans quelle mesure il est utile de rassembler de l'information de ce genre alors que notre pays se caractérise par de nombreux extrêmes.

Ce serait plus un encouragement dans certaines collectivités que dans d'autres selon les possibilités offertes. Il serait plus efficace de diminuer le carbone dans certaines provinces que dans d'autres, selon la nature des carburants remplacés. Dans les provinces de l'Atlantique, en Ontario et en Alberta, le charbon et le mazout sont utilisés de façon marginale pour chauffer les maisons, que ce soit au moyen de l'électricité ou directement. Au Québec, c'est surtout l'hydroélectricité qui est utilisée et le chauffage électrique est généralisé; il n'est pas question de gaspiller toute cette eau. L'électricité produite va remplacer le charbon ou le gaz, en Ontario ou en Nouvelle-Angleterre, ce qui est bon pour le climat. Reste à savoir comment calculer le crédit au Canada pour le tonnage.

Le sénateur Milne: Il y a aussi le coût lié aux modifications qui doivent tenir compte du climat. Davantage d'isolation est nécessaire au Yukon que dans le sud de l'Ontario.

M. Poch: Certains éléments compensent pour d'autres. Par exemple, au Yukon, la main-d'oeuvre est plus coûteuse et, dans les endroits éloignés, il en coûte plus cher pour obtenir la technologie. D'un autre côté, il est beaucoup plus avantageux sur le plan financier de procéder à des modifications, car les frais de chauffage sont plus élevés. Il ne s'agit pas d'un programme qui convient à tous. Il ne constitue en fait qu'un facteur de motivation. S'il est assez avantageux, la participation sera plus grande. Sinon, seules les personnes qui comptent de toute façon apporter des modifications y participeront. Cela pose un problème. Il doit être assez avantageux pour attirer l'attention des gens.

Nous aimerions offrir d'autres programmes. Celui-ci n'est pas une panacée. Ce ne sont pas tous les propriétaires au Canada qui pourront en profiter. Il faut investir du capital. Dans le cas des gens à faible revenu, peu importe l'incitatif que vous leur offrez, à moins que 90 ou 100 p. 100 du coût soit assumé, ils ne peuvent pas participer. Il faut un programme distinct pour les personnes à faible revenu et pour les logements sociaux. Les maisons situées sur les bases militaires sont reconnues pour être délabrées; elles ont donc besoin de rénovations, surtout sur le plan énergétique.

The Chairman: Do we also need to tailor this program to accommodate lower income groups?

Mr. Poch: It can be done. It would be possible to design this for low-income people. It would be a different incentive structure. You could use this capability. Once you have created this community-based assessment capability throughout the country, then you would want to use that expertise on the ground in the communities.

The incentive system would have to be different. You would have a parallel program that piggybacked on this that funded totally the capital cost of low-income home renovations and perhaps shared in the benefit of the utility savings over time. That is one way you could structure it so that some of the benefit flows back.

Like any federal spending project, some of it flows back because the money is spent in the community. GST is collected. It is not as expensive as it sounds at first blush.

Senator Milne: You talked about a 40-per-cent return because of the GST?

Mr. Poch: Yes, because you leverage savings by the homeowners themselves, you get the GST on that as well as the incentive money being spent. It turns out that the net cost runs at about 60 per cent of what the incentive appears to be.

Senator Milne: When these inspectors go in to evaluate a home, they recommend things that can be done. Do they base those recommendations on, for example, the fact that electric heating, say in the province of Quebec, is more environmentally friendly because it is generated through hydroelectric power? Perhaps in Quebec you recommend a homeowner convert from gas to electricity, whereas in Southern Ontario I might be told I should convert from radiant electric heating to gas?

Mr. Poch: As much as some of my colleagues might want to play that role, the rules of the game in practice have been to give the homeowner the list of options and explain to them what is in their interests in a narrow sense, that is, economically. They are given the next steps, too. There is a general understanding that the vast majority of people would like to do well by doing good, but they are going to pick the most cost-effective measures. That tends to be the way the presentation is structured. Where is the best savings for the dollar?

The Chairman: When you mentioned coal and oil in Alberta, you were talking about electricity generation, not heating, right?

Mr. Poch: It would be gas heating and coal and oil generation.

Senator Christensen: How do communities become members of the Green Communities Association?

Mr. Poch: There are certain requirements. The association insists that there be an independent board of directors and a salaried executive director. We have associate members who are

Le président: Le présent programme doit-il être adapté pour les groupes à faible revenu?

M. Poch: Cela peut être fait. Il serait possible de concevoir le programme en fonction des personnes à faible revenu. La structure serait différente. Il faudrait effectuer une évaluation au sein des collectivités à l'échelle du pays, puis utiliser cette structure dans les collectivités elle-mêmes.

Le programme devrait être différent. Il faudrait un programme parallèle qui financerait entièrement l'investissement effectué par les personnes à faible revenu et qui pourrait peut-être récupérer une partie des coûts en raison des économies qui seront réalisées au fil du temps. Il s'agit là d'une structure possible qui permettrait de récupérer une partie des coûts.

Comme tout projet de dépenses fédéral, une partie des coûts sont récupérés, car l'argent est dépensé au sein de la collectivité. La TPS est perçue. Ce n'est pas aussi coûteux que cela puisse paraître.

Le sénateur Milne: Vous avez parlé d'un taux de récupération de 40 p. 100 en raison de la TPS.

M. Poch: Oui, parce que les économies réalisées par les propriétaires sont plus élevées, la TPS est perçue et la somme accordée par l'entremise du programme est dépensée. Ainsi, le coût net s'établit à environ 60 p. 100 de cette somme.

Le sénateur Milne: Lorsque les inspecteurs évaluent une maison, ils formulent des recommandations. Celles-ci sont-elles fondées, par exemple, sur le fait que le chauffage électrique, disons au Québec, est plus écologique, car il est produit par l'hydroélectricité? Peut-être qu'un inspecteur recommandera à un propriétaire québécois de passer du gaz à l'électricité, tandis qu'il recommandera à un propriétaire du sud de l'Ontario de passer du chauffage par rayonnement au chauffage au gaz.

M. Poch: Ce que font les inspecteurs, c'est donner au propriétaire la liste des options qui s'offrent à lui et lui expliquer laquelle est la plus avantageuse sur le plan financier. Ils lui donnent aussi les étapes à suivre. En général, la vaste majorité des gens veulent bien faire pour l'environnement, mais ils choisiront l'option la plus économique. Les inspecteurs ont tendance à leur présenter les options les plus rentables. Quelle est la meilleure façon d'épargner?

Le président: Lorsque vous avez parlé du charbon et de l'huile en Alberta, vous faisiez référence à la production d'électricité, et non pas au chauffage, n'est-ce pas?

M. Poch: Il s'agit du chauffage au gaz et de la production de charbon et d'huile.

Le sénateur Christensen: Comment les collectivités deviennent-elles membres de la Green Communities Association?

M. Poch: Certaines exigences doivent être respectées. L'association insiste pour qu'il y ait un conseil d'administration indépendant et un directeur exécutif salarié. Certains de nos

trying to get on their feet and become full members. We are looking for groups that have reached a certain level of maturity.

Senator Christensen: It would be a group that forms independently as opposed to a municipality itself?

Mr. Poch: That is right. They are not municipalities; they are independent, volunteer-based non-profit community groups.

Senator Christensen: One of the things you are looking at is conservation on energy, water and waste, and water and waste in particular are municipal responsibilities. I am from the Yukon, where older houses are always a problem because they bleed so much water during the cold winter. Five years ago, the city entered into a program whereby special controls were put on to regulate the bleeding according to the temperature. If you had a community organization, they would work with the city?

Mr. Poch: I live in Perth, Ontario, and there is a GCA member group there, ecoPerth, that works closely with the municipal government and has been instrumental in making suggestions and getting community support for various programs. They have convinced the municipality to give a rebate to everybody who puts in a low-water-use toilet, because they explained to the city engineers their capital costs for increasing the treated water supply and treating the sewage. From information obtained from sister groups throughout the country, they demonstrated how cost effective this can be and convinced the municipality. Sometimes the projects are delivered by the organization; some of them help catalyze the efforts of the municipality.

Senator Christensen: You get low-flow toilets and showerheads here, treating the water when it comes in and treating it after it goes out.

Mr. Poch: And pumping it with electricity to get there.

Senator Christensen: You end up flushing the low-flow toilets twice.

Mr. Poch: Not to be too graphic, it depends on the situation.

Senator Christensen: When assessors are doing EnerGuide audits, they have computer programs where they enter in the square footage, the thickness of insulation and the heat sources before they start, and then they can get a printout of where they can make the savings?

Mr. Poch: The federal government developed a few programs — for example, HOT 2000, which is a tool for modelling energy performance. You can do simulations and see what difference something would make by changing the input. The assessors come with laptop in hand and a blower door, which they install in

membres associés tentent de devenir des membres à part entière. Nous recherchons des groupes qui ont atteint une certaine maturité.

Le sénateur Christensen: Il s'agirait d'un groupe indépendant par opposition à une municipalité, c'est bien cela?

M. Poch: C'est exact. Il ne s'agit pas de municipalités, mais bien de groupes communautaires indépendants et sans but lucratif auxquels la participation est volontaire.

Le sénateur Christensen: Vous vous penchez notamment sur la conservation de l'énergie et de l'eau et sur les ordures. Or, l'eau et les ordures en particulier relèvent de la responsabilité des municipalités. Je suis originaire du Yukon, où les vieilles maisons posent toujours un problème, car durant la saison hivernale, l'eau pénètre à travers les murs. Il y a cinq ans, la ville a mis en place un programme prévoyant l'installation de contrôles spéciaux visant à régler l'infiltration d'eau selon la température. Dans un pareil cas, si un groupe membre existait, il travaillerait en collaboration avec la ville, n'est-ce pas?

M. Poch: J'habite à Perth, en Ontario, où il existe un groupe membre de la Green Communities Association, qui se nomme ecoPerth et qui travaille en étroite collaboration avec l'administration municipale. Il a joué un rôle essentiel dans l'obtention du soutien de la collectivité pour divers programmes. Il a convaincu la municipalité d'accorder une remise à chaque personne qui installe une toilette à faible volume d'eau, car il a expliqué aux ingénieurs de la ville ce qu'il leur en coûterait pour accroître la quantité d'eau traitée et pour traiter les eaux d'égout. Grâce à des renseignements qu'il a obtenus de la part d'autres groupes similaires au pays, ecoPerth a démontré l'économie que l'installation de ces toilettes permet de réaliser et il a convaincu la municipalité. Parfois, les projets sont réalisés par les groupes membres. Certains d'entre eux contribuent à catalyser les efforts des municipalités.

Le sénateur Christensen: Les toilettes à faible volume d'eau et les pommes de douche à débit réduit nécessitent que l'eau soit traitée avant d'arriver et après qu'elle soit évacuée.

M. Poch: Et elle doit être pompée à l'électricité.

Le sénateur Christensen: C'est comme si la chasse était tirée à deux reprises.

M. Poch: Cela dépend.

Le sénateur Christensen: Les évaluateurs du programme EnerGuide possèdent des programmes informatiques dans lesquels ils entrent le nombre de pieds carrés, l'épaisseur de l'isolant et les sources de chaleur. Ensuite, ils obtiennent un imprimé indiquant où des économies peuvent être réalisées. Est-ce exact?

M. Poch: Le gouvernement fédéral a élaboré quelques programmes, par exemple, HOT 2000, qui constitue un outil de modélisation du rendement énergétique. Il permet d'effectuer des simulations et de voir quelle serait la situation si tel ou tel élément était modifié. Les évaluateurs se présentent avec un ordinateur en

the doorway and depressurize the house to see how fast they can suck air out through the leaks.

Senator Christensen: When an EnerGuide analysis is done, is there a preferred house age?

Mr. Poch: I do not know the answer to that. My understanding is they do not tend to be in demand for brand-new homes, but I do not believe they would make a distinction. They will tend to find more opportunities in older homes.

Senator Christensen: In the audits that you have collected from the different projects, what have you found to be the most economical areas for doing work and getting a good payback?

Mr. Poch: Weather sealing seems to be the best in terms of being inexpensive. It is getting local contractors to do it. It is a small, picky job. Contractors want big contracts. They do not want to go around doing four-hour jobs. An important role these organizations play is giving homeowners a list of suggested contractors who will do this sort of thing. In some areas there are none. In one instance, they spawned a weatherizing operation that just does that, goes in with the caulking guns and does that because you cannot get local contractors. That is in downtown Toronto, where contractors are in demand.

Senator Christensen: Where do wood stoves fit today? Are they being looked at now at all?

Mr. Poch: They are rated in Canada for energy efficiency and for emissions. In my opinion, if you live in the country they are a great option, because presumably you are harvesting wood in equilibrium with it growing back. It is a zero carbon emitter over the long haul. In the city there are more problems with air quality, with particulates, and they are not affordable if you have to start trucking your wood in.

Senator Spivak: Have the codes changed for new buildings? Is that a federal responsibility?

Mr. Poch: It is both. It is predominantly provincial, but there is a mandatory federal building code model that applies in federal situations.

Senator Spivak: Are those codes as strict as they could be?

Mr. Poch: They are not as strict as they could be. They do not uniformly achieve what would be considered cost effective, just in simple dollar terms, for the homeowner in terms of energy savings, because it is hard to adjust codes as the price of gas goes up. You cannot change the code instantaneously to deal with that, nor would you necessarily want to.

Senator Spivak: I am talking about for new buildings. You might not want to use gas.

main ainsi qu'un ventilateur, qu'ils installent dans l'embrasure de la porte pour pressuriser la maison et voir à quelle vitesse l'air peut s'échapper par les fuites.

Le sénateur Christensen: Les analyses effectuées dans le cadre du programme EnerGuide portent-elles surtout sur des maisons d'un certain âge?

M. Poch: Je ne peux pas vous répondre. Je crois savoir que de telles analyses ne sont pas très demandées pour les maisons neuves, mais je ne crois pas qu'elles seraient refusées. Elles ont tendance à être plus utiles pour les vieilles maisons.

Le sénateur Christensen: D'après les vérifications que vous avez obtenues, quels types de travaux s'avèrent les plus économiques et les plus rentables?

M. Poch: Les travaux d'étanchéité semblent être les moins coûteux. Le problème, c'est de trouver un entrepreneur local pour les effectuer. Ce ne sont pas de gros travaux. Les entrepreneurs préfèrent les gros contrats. Les travaux de quelques heures ne les intéressent pas. Un des rôles importants des groupes membres est de fournir aux propriétaires une liste d'entrepreneurs disposés à effectuer ce genre de travaux. Dans certaines régions, il n'en existe aucun. Au centre-ville de Toronto, où les entrepreneurs sont en demande, une équipe a été mise sur pied pour effectuer des travaux d'étanchéité, car aucun entrepreneur local ne peut les exécuter.

Le sénateur Christensen: Qu'en est-il des poêles à bois aujourd'hui? Sont-ils encore examinés?

M. Poch: Ils sont évalués au Canada sur le plan de l'efficacité énergétique et des émissions. À mon avis, si vous habitez en campagne, les poêles à bois constituent une bonne option, car on présume que vous coupez le bois en tenant compte de la repousse. À long terme, ils ne produisent aucune émission de carbone. En ville, les particules qu'ils laissent échapper ont une incidence sur la qualité de l'air et ils sont moins abordables si vous devez acheter votre bois.

Le sénateur Spivak: Les codes du bâtiment ont-ils changé en ce qui concerne les nouveaux immeubles? Sont-ils du ressort du gouvernement fédéral?

M. Poch: Ils relèvent en majeure partie de la responsabilité du gouvernement provincial, mais il existe un modèle obligatoire à suivre établi par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Spivak: Ces codes sont-ils aussi stricts qu'ils devraient l'être?

M. Poch: Non. Ils ne favorisent pas l'économie d'énergie pour les propriétaires, car il est difficile de modifier les codes en fonction des variations du prix du gaz. Il est impossible de modifier instantanément un code lorsqu'une hausse se produit, et ce n'est pas nécessairement souhaitable.

Le sénateur Spivak: Je parle des nouveaux immeubles. Peut-être qu'un constructeur n'optera pas pour le gaz.

Mr. Poch: You might not want to, but builders tend to be building that way. The codes are the baseline. They are the minimum requirement. There is no question that efficiency standards for appliances, for cars — as we have seen in the standards that we adopted from the Americans — are far and away the most cost-effective way to save energy and reduce emissions. Quite apart from the dollars, it takes all the hassle out of it for homeowners and consumers. You do not have to educate yourself because an engineer has done the sums.

Senator Spivak: I am looking at cost benefit. Changing the codes might be a very important step?

Mr. Poch: Absolutely.

Senator Spivak: I have a furnace that I now have to replace because the city is telling me I can no longer use it. It is only four years old, but the piping or something has now been discontinued. Nobody told me that.

Mr. Poch: There was a safety issue. This is probably a particular gas appliance.

Senator Spivak: Right. Now I am replacing it with a high-efficiency furnace. I have no choice, and many people had no choice, because the gas company says, "If you do not do this, we will close down your heat." I think people are used to, or at least can tolerate, strict codes.

Mr. Poch: The distinction between a safety-driven code and an energy-efficiency-driven code is a question of political philosophy. I know in provinces like Alberta and Ontario there seems to be more reluctance for government to mandate measures. This is a legitimate political debate. There is public acceptance of codes, since they are there for safety. Historically, the codes have also looked at how much insulation you have to put in a wall.

Senator Spivak: Everybody is becoming educated about the washer and dryer.

You say that with \$100 million a year, you could reach 20 per cent of Canadian housing over 10 years. Would it be more of a cost benefit to say, "Let us allocate \$500 million a year and get this all done in five years," apart from the codes?

Mr. Poch: There is a staging question. You can only build the infrastructure so fast. If the announcement next week was that "We will fund EnerGuide for Houses incentives at \$1.7 billion," the community groups could not do it that fast. The private sector presumably could, but they would not achieve the kind of economy that we can with this approach. There is a pacing whereby you need to ramp it up.

Senator Spivak: If you could do it, how would you rate this in terms of the priorities? In terms of homes and the One-Tonne Challenge, where would you rate this out of 10?

Mr. Poch: Very high, apart from the codes and appliance-rating approach.

M. Poch: Peut-être, mais les constructeurs ont tendance à choisir le gaz. Les codes constituent des lignes directrices de base. Ils comportent les exigences minimales. Il ne fait aucun doute que les normes d'efficacité pour les appareils et les voitures — comme nous l'avons constaté en ce qui concerne les normes adoptées aux États-Unis — sont de loin la façon la plus rentable d'économiser l'énergie et de réduire les émissions. Mis à part l'aspect financier, les normes facilitent la tâche aux propriétaires et aux consommateurs. L'ingénieur connaît les normes, alors, ces derniers n'ont pas à se renseigner eux-mêmes.

Le sénateur Spivak: Sur le plan des coûts-avantages, apporter des changements aux codes pourrait constituer une étape très importante, n'est-ce pas?

M. Poch: Tout à fait.

Le sénateur Spivak: Je possède une fournaise que je dois remplacer, car la ville m'a avisée que je ne pouvais plus l'utiliser. Elle ne date que de quatre ans, mais on ne produit plus le type de tuyauterie utilisée. Personne ne me l'avait dit.

M. Poch: C'est pour des raisons de sécurité. Il s'agit probablement d'une fournaise au gaz.

Le sénateur Spivak: C'est exact. Je vais la remplacer par une fournaise à haut rendement. Je n'ai pas le choix, comme bien d'autres personnes, car l'entreprise de gaz m'a informée qu'elle cesserait de m'alimenter. Je crois que les gens ont l'habitude des codes stricts, ou du moins ils peuvent les tolérer.

M. Poch: Le fait qu'un code soit axé sur la sécurité et qu'un autre soit axé sur l'efficacité énergétique dépend de la philosophie politique. Je sais que dans des provinces comme l'Alberta et l'Ontario, le gouvernement semble être plus réticent à imposer des mesures. Il s'agit d'un débat politique légitime. Le public accepte les codes, étant donné qu'ils existent pour leur sécurité. Depuis toujours, les codes régissent également la quantité d'isolant que les murs doivent contenir.

Le sénateur Spivak: Tout le monde est renseigné à propos des laveuses et des sècheuses.

Vous dites qu'avec 100 millions de dollars par année, vous pourriez toucher 20 p. 100 des logements canadiens en 10 ans. Ne serait-il pas plus avantageux de prévoir 500 millions de dollars par année pour tout effectuer en cinq ans, sans égard aux codes?

M. Poch: Il faut tout de même un certain temps pour bâtir l'infrastructure. Si on annonçait la semaine prochaine que 1,7 milliard de dollars seraient affectés au programme EnerGuide pour maisons, les groupes communautaires ne pourraient pas aller plus rapidement. Le secteur privé pourrait peut-être, mais il n'atteindrait pas le type d'économies que nous pouvons réaliser avec cette approche.

Le sénateur Spivak: Si vous étiez en mesure de le faire, quelle priorité y accorderiez-vous? En ce qui concerne les maisons et le défi d'une tonne, quelle serait votre évaluation sur une échelle allant jusqu'à dix?

M. Poch: J'y accorderais une très haute priorité, mis à part les codes et le classement des appareils.

Senator Spivak: Are there any appliances sold that are not energy efficient?

Mr. Poch: Yes. There is still a range of them out there. You could still buy a top-loading washer. It was only this year that front loading has become more prevalent. A few years from now, it will be very reasonable for the government to say, "You can no longer sell top loaders." At that point you will have the economy of scale so that the incremental cost to the homeowner is minor.

Senator Spivak: Is it possible to use legislation for that?

Mr. Poch: For some of these issues, there is no question.

Senator Spivak: These are things that you can do and people would accept it because it will save them money.

Mr. Poch: Apart from the direct mandating of particular measures, I think the incentives for retrofitting is top of the list because it is a relatively inexpensive delivery approach. It is about energy efficiency, so in terms of carbon, you are getting the best savings because you are saving the fuel.

Senator Spivak: The price of natural gas is going through the roof. It has maybe doubled. What has happened is ridiculous. The cost to a homeowner to replace the furnace might be paid back in a couple years. I am getting a high-efficiency furnace — I would anyway — but the cost of heating my house is prohibitive. It is rather like the insurance business, in that it is getting beyond all reason. I am not sure how that compares to electrical heating.

Mr. Poch: Gas is still cheaper than electricity except in places like Quebec. In provinces like Ontario, gas is the most cost effective. It has gone up considerably. Even though it has gone up and the payback period for an efficient furnace has come down, you still have a real barrier in the marketplace. People are adverse to capital investment — "I do not know how long I will be in this house. I am uneasy about this new technology. I do not know how to pick one. I do not know whom to trust." That is what these programs are designed to address.

Senator Spivak: The high-efficiency furnaces have improved over the last five or six years. I know that because I could not get one five or six years ago. They were not too happy with it. Now you can get one. Would it be worth launching an education program, because for some people, payback is important? People want to save money.

Le sénateur Spivak: Des appareils qui ne sont pas efficaces sur le plan énergétique se trouvent-ils sur le marché?

M. Poch: Oui. Il y en a encore toute une gamme sur le marché. Il est encore possible d'acheter une laveuse à chargement vertical. Ce n'est que cette année que le chargement frontal s'est imposé comme norme courante. Dans quelques années, le gouvernement pourra très raisonnablement interdire la vente des laveuses à chargement vertical. À ce stade-là, on réalisera des économies d'échelle, de sorte que le supplément de coût assumé par le propriétaire sera faible.

Le sénateur Spivak: Est-il possible de le faire par voie législative?

M. Poch: Pour régler certains points, certes.

Le sénateur Spivak: Il y a des choses qu'on peut faire et qui seraient acceptées parce qu'elles feraient économiser.

M. Poch: Mis à part d'exiger carrément la prise de mesures particulières, je crois que les incitatifs à la rénovation domiciliaire figurent en tête de liste parce qu'il s'agit d'une mesure relativement peu coûteuse. Elle concerne l'efficacité énergétique. Ainsi, en termes de carbone, vous réalisez la meilleure épargne puisque vous réduisez la consommation de combustible.

Le sénateur Spivak: Le prix du gaz naturel grimpe de façon vertigineuse. Il a peut-être doublé. C'est tout à fait ridicule. Le propriétaire de maison pourrait peut-être récupérer le coût de remplacement de la chaudière en quelques années. Je vais m'acheter une chaudière à haut rendement énergétique — je l'aurais fait de toute façon —, mais le coût de chauffage de la maison est prohibitif. C'est un peu comme le secteur des assurances, où les primes défont toute logique. Je ne suis pas sûre comment cette situation se compare avec le chauffage à l'électricité.

M. Poch: Le gaz demeure moins cher que l'électricité sauf en certains endroits comme au Québec. Dans des provinces comme l'Ontario, le gaz est le combustible le plus rentable. Son prix a considérablement augmenté. Bien qu'il ait augmenté et que la période de récupération de l'investissement dans une chaudière efficace se soit raccourcie, un véritable obstacle persiste sur le marché. Les gens sont réfractaires aux investissements en capitaux. Ils se disent qu'ils ne savent pas pendant combien de temps ils habiteront la maison, qu'ils ne connaissent pas bien la nouvelle technologie, qu'ils ne savent pas comment choisir ni à qui faire confiance. Voilà les problèmes que sont censés régler ces programmes.

Le sénateur Spivak: Les chaudières à haut rendement énergétique se sont améliorées au cours des cinq ou six dernières années. Je le sais, parce qu'on n'arrivait pas à s'en procurer sur le marché il y a cinq ou six ans. Le produit n'était pas très satisfaisant. Aujourd'hui, vous pouvez en acheter une. Un programme d'information serait-il utile, parce que pour certains, la période de récupération compte pour beaucoup dans la décision? Les gens souhaitent économiser.

Mr. Poch: I can tell you from my experience in my day-to-day job, as I represent environmental groups before the Ontario Energy Board, I am predominantly cajoling the gas utilities and now the electrical utilities to adopt conservation programs.

We bring in experts from all over to advise on how best to do this. They all agree that public education is a necessary element but insufficient on its own. You want to increase public awareness; you want to have that education, but in general, it is not highly effective by itself.

Senator Spivak: Maybe you could get the high-efficiency furnace manufacturers to advertise it.

Mr. Poch: Yes, we want to do that and form those partnerships.

I can tell you that there is innovation with these kinds of programs. There are these joint efforts, where you interest the utility in getting an incentive from the regulator to help save customers money. The utility, because it is big and connected, talks to the manufacturers and gets them to improve the average standard of their fleet of water heaters. I can tell you that because it happened in Ontario. It was very cost effective.

Senator Spivak: It is like cars. Someone suggested here switching the rebates to cars that are more fuel-efficient. We have to use our brains because we do not have enough money.

The Chairman: I apologize to you all, but we are running out of time. I will ask everyone to be concise in their questions and answers, because we have two other witnesses.

Senator Buchanan: I would like to spend a few minutes on the situation in Nova Scotia. Many people think that because we seem to have all kinds of natural gas, that we no longer have any problems with energy and with burning oil or coal. The fact is that 80 per cent of our electricity is still produced by coal-fired generators, 10 per cent from oil and a small percentage by other means such as wood and hydro.

Coal is still number one, even though it is not our coal. It comes from South America and the United States.

Using natural gas to generate our electricity is way down the road because most of the generators are in Cape Breton. There are no natural gas pipelines into Cape Breton and there will not be for a while.

Converting from oil or electric heat, which is what we have in Nova Scotia, except in rural areas where wood is burned, to natural gas is not very appealing, because as Senator Spivak said,

M. Poch: Ce que je sais, d'après ce que je vois tous les jours en tant que représentant de groupes environnementaux devant la Commission de l'énergie de l'Ontario, c'est que j'essaie surtout de persuader les services de distribution de gaz et, désormais, d'électricité d'adopter des programmes de conservation.

Nous faisons venir des experts de partout pour les conseiller quant à la meilleure façon de le faire. Ils sont tous d'accord pour dire que l'information publique est un élément essentiel, mais qu'à lui seul, il ne suffit pas. On veut sensibiliser davantage le grand public. On veut donc diffuser cette information, mais, en règle générale, à elle seule, elle n'est pas très efficace.

Le sénateur Spivak: Vous pourriez peut-être convaincre les fabricants de chaudières à haut rendement énergétique d'en faire la publicité.

M. Poch: Oui, c'est ce que nous souhaitons, de même que de former des partenariats.

Je peux vous dire qu'il y a beaucoup d'innovations dans ce genre de programme. On déploie des efforts conjoints dans le cadre desquels on persuade le service de distribution d'aller chercher un incitatif de l'organisme de réglementation en vue d'aider ses clients à économiser. Le service de distribution, parce qu'il est si important et réseauté, en parle aux fabricants et les convainc d'améliorer la norme moyenne de leur parc de chauffe-eau. Je peux l'affirmer parce que c'est ce qui s'est produit en Ontario. Ce fut très rentable.

Le sénateur Spivak: C'est un peu comme l'automobile. Quelqu'un a proposé à notre comité d'accorder des rabais aux acheteurs d'automobiles moins énergivores. Il faut se creuser les méninges parce que les fonds sont limités.

Le président: Vous allez tous devoir m'excuser, mais il ne nous reste presque plus de temps. Je vais vous demander à tous d'être concis dans vos questions et vos réponses, car nous avons deux autres témoins à entendre.

Le sénateur Buchanan: J'aimerais prendre quelques instants pour parler de la situation en Nouvelle-Écosse. Ils sont nombreux ceux qui croient que, parce que nous semblons avoir des réserves de toutes sortes de gaz naturel, l'énergie et la combustion de fioul ou de charbon ne nous pose plus de problème. Or, 80 p. 100 de notre électricité continue d'être produite par des centrales au charbon, 10 p. 100 par des centrales au fioul et un faible pourcentage, par d'autres moyens comme le bois ou l'hydro-électricité.

Le charbon continue d'être la source première, même s'il ne nous appartient pas. Il nous vient d'Amérique du Sud et des États-Unis.

Il est encore loin le jour où nous produirons notre électricité avec du gaz naturel parce que la plupart des centrales se trouvent à Cap-Breton. Il n'y a pas de gazoduc qui se rend à Cap-Breton et ce n'est pas demain la veille.

La conversion du chauffage au fioul ou à l'électricité, les deux principaux combustibles de chauffage en Nouvelle-Écosse, exception faite des régions rurales où l'on brûle du bois, au gaz

the cost of natural gas has gone up. It will be too costly for people to convert their furnaces to natural gas. Heritage Gas is finding that out.

We have a problem. We have to stay with the status quo.

Mr. Poch: You have an opportunity as well, especially where people are heating with electricity. As you point out, electricity is produced predominantly from coal. The physics of heating with electricity are that you burn 3 BTUs of coal to produce 1 BTU of heat in the home. It is irrational from a physics and economics perspective to heat with electricity, except that it exists. It is a reality.

That means that energy efficiency or conservation is that much more cost effective. Every BTU you save sealing a crack around your window is 3 BTUs less of coal being burnt back in Cape Breton. If you add in the energy used in extracting and transporting that coal, it is even more. There is a very high leverage. Efficiency is always the best option.

Senator Buchanan: It is difficult to get people to do it.

One other point is that of all the provinces of Canada where there is an opportunity for people who convert to receive a grant, there is a barrel of money in Nova Scotia. There is about \$14 million for people to convert from oil or electricity to natural gas. It is not government money, which is interesting. It is money set aside by the natural gas developers and producers offshore over the last six or seven years specifically for people to convert to natural gas.

Fourteen million dollars in a population of about 1 million will not go that far, but at least it is a start.

The Chairman: Fortunately, there is not just one person per house in Nova Scotia, as we all know.

Mr. Poch, we have been very well informed by you. I have a list of questions and I know other senators do as well. We will send them to you. I hope you will respond by sending the answers back.

Mr. Poch: I will either respond myself or have my colleagues attend to that in my absence. I enjoyed being here.

The Chairman: We may impose on you again.

We now have before us Mr. Ted Ferguson from B.C. Hydro — Power Smart. Before you begin, I want to tell you that at a conference in Vancouver that we attended the year before last, we heard what you had done with the Power Smart initiative, and it set everyone back on his or her heels. It was marvellous. People

naturel n'est pas très intéressante parce que, comme l'a dit le sénateur Spivak, le coût du gaz naturel a grimpé en flèche. La conversion des chaudières au gaz naturel coûtera trop cher. C'est ce qu'est en train de découvrir Heritage Gas.

Nous avons un problème. Il faut maintenir le statu quo.

M. Poch: C'est pourtant une aubaine, surtout si vous vous chauffez à l'électricité. Comme vous l'avez fait remarquer, l'électricité est surtout produite au moyen de charbon. Le principe physique du chauffage à l'électricité, c'est que vous consommez trois BTU de charbon pour produire un seul BTU de chaleur dans la maison. Il est illogique sur le plan de la physique comme sur le plan économique de chauffer à l'électricité, sauf qu'il faut se rendre à l'évidence. Le chauffage à l'électricité est une réalité.

Cela signifie que l'efficacité énergétique ou la conservation est beaucoup plus rentable, lorsque vous adoptez des mesures. Chaque BTU que vous économisez en isolant une fenêtre représente trois BTU de moins de charbon brûlé à Cap-Breton. Si vous y ajoutez l'énergie utilisée pour extraire le charbon et le transporter, l'économie est encore plus grande. C'est là un argument très convaincant. L'efficacité est toujours la meilleure option.

Le sénateur Buchanan: Il est difficile de convaincre les gens de le faire.

Par ailleurs, parmi toutes les provinces canadiennes où l'on peut effectuer une conversion et toucher une subvention, on est particulièrement généreux en Nouvelle-Écosse. Une réserve de 14 millions de dollars environ est disponible pour subventionner la conversion du fioul ou de l'électricité au gaz naturel. Fait intéressant, il ne s'agit pas de fonds du gouvernement. C'est de l'argent qu'ont mis de côté ceux qui produisent et mettent en valeur le gaz naturel qui se trouve au large des côtes au cours des six ou sept dernières années en vue de convaincre le public d'adopter le gaz naturel.

Quatorze millions de dollars pour une population d'un million environ, ce n'est pas le Pérou, mais c'est un début.

Le président: Heureusement que, comme nous le savons tous, il y a plus d'un occupant par maison en Nouvelle-Écosse.

Monsieur Poch, vous nous avez très bien renseignés. J'ai une liste de questions, comme d'autres sénateurs, j'en suis sûr. Nous vous les ferons parvenir. J'espère que vous y répondrez.

M. Poch: Soit que je vais y répondre moi-même ou que je demanderai à des collègues de le faire en mon absence. Ce fut un plaisir de vous rencontrer.

Le président: Il se peut que nous vous invitions à nouveau.

Nous accueillons maintenant M. Ted Ferguson, de B.C. Hydro — Power Smart. Avant de commencer, je tiens à vous dire qu'à une conférence qui a eu lieu à Vancouver, il y a deux ans, nous avons entendu parler de l'initiative Power Smart. Elle nous avait tous ragailardis. C'était fantastique. Tous

were cheering about it, and I have referred to it often as a model of what utilities ought to do.

Having said that, I welcome you. I would ask you to be as brief as you possibly can while being sure to make your points. I ask senators to do the same.

Mr. Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management, B.C. Hydro — Power Smart: Thank you, it is my pleasure to be here. I heard that you have been meeting since eight o'clock this morning. I will try to liven it up for you.

I will touch on three things. We will follow the information that I had sent around.

I had two options in front of me in deciding what information to share with you. One was how we do the program. The other is how it should be done across Canada under the Kyoto accord. They are slightly different because under Kyoto, you would be dealing with new regulations and policy applied to industry. It is a separate question. I will try to touch on both. We can get into greater detail after my talk.

I want to touch on how we integrate Power Smart into a greenhouse gas management program in our company, because it is a key part of it. It is integrated with other aspects.

Lastly, I will briefly touch on what we expect to see going forward under Kyoto for programs like Power Smart.

Here you have a B.C. Hydro profile. We are a big electricity company, the third largest in Canada, with 1.6 million customers. We are a generator and distributor.

In Alberta you are seeing a separation of electricity companies. You have the generators and then an unrelated distribution company. We are vertically integrated. Hydro Quebec and Manitoba Hydro are the same.

Our power is about 90 to 95 per cent hydro. Some years, 10 per cent is gas. It depends on the water levels. We have significant emissions compared to most hydro companies in Canada — 1 to 3 million tons a year. We are quite interested in how Kyoto policies will shape up.

We have significant annual and inter-daily trade with the U.S. through one of our subsidiaries called Power X. We are interested in how greenhouse gas policies will affect us as a Canadian company in relation to the United States, considering that they have not adopted Kyoto. We are interested in knowing how that will affect electricity prices and our trading regime.

applaudissaient, et j'ai moi-même souvent mentionné cette initiative comme modèle de ce que devraient faire les services publics.

Cela étant dit, je vous souhaite la bienvenue. Je vous demanderais d'être le plus bref possible, sans pour autant sauter les points dont vous souhaitiez nous entretenir. Je vais demander la même chose aux sénateurs.

M. Ted Ferguson, coordonnateur, Services environnementaux et gestion du gaz à effet de serre, B.C. Hydro — Power Smart: Je vous remercie. C'est pour moi un plaisir d'être ici. J'ai entendu dire que vous siégez depuis 8 heures ce matin. Je vais donc essayer de vous faire un exposé un peu plus intéressant.

Je vais aborder trois points, en suivant le document que nous avons fait distribuer.

J'avais deux choix en ce qui concerne l'information que je partagerais avec vous. Je pouvais vous parler soit de la manière dont nous exécutons le programme, soit de la façon dont il devrait être exécuté partout au Canada, sous le régime de l'accord de Kyoto. Dans ce dernier cas, le programme serait quelque peu différent parce qu'un nouveau règlement et une nouvelle politique s'appliqueraient à l'industrie. Mais c'est là une autre question. J'essaierai de vous parler des deux. Quand j'aurai terminé mon exposé, nous pourrions entrer dans le détail.

J'aimerais vous expliquer comment nous intégrons Power Smart à un programme de gestion des gaz à effet de serre au sein de notre entreprise, parce qu'il y joue un rôle clé. Il est en effet intégré à d'autres volets.

Enfin, je vais brièvement vous parler de ce à quoi nous nous attendons sous le régime de Kyoto pour les programmes comme Power Smart.

Voici un profil de B.C. Hydro. Notre 1,6 million de clients fait de nous la troisième société d'électricité au Canada. Nous sommes à la fois un producteur et un distributeur d'électricité.

En Alberta, les sociétés d'électricité ne sont pas intégrées. Vous avez, d'une part, les producteurs et, d'autre part, les distributeurs sans aucun lien avec les premiers. Nous, par contre, sommes une société à intégration verticale, tout comme Hydro-Québec et Hydro-Manitoba.

Nous produisons entre 90 et 95 p. 100 environ de notre électricité au moyen d'énergie hydraulique. Certaines années, 10 p. 100 de cette électricité sont produits au moyen de gaz. Tout dépend des niveaux d'eau. Nos émissions sont élevées par rapport à la plupart des autres sociétés d'électricité du Canada. Nous en produisons entre 1 et 3 millions de tonnes par année. Nous avons donc tout intérêt à savoir comment évolueront les politiques de Kyoto.

Nous faisons des échanges importants chaque année et chaque jour avec les États-Unis, par l'intermédiaire d'une de nos filiales, Power X. Il nous tarde d'apprendre comment les politiques relatives aux gaz à effet de serre nous toucheront en tant qu'entreprise canadienne par rapport à nos concurrentes américaines, puisque les États-Unis n'ont pas adopté le

We integrate environmental, social and economic matters into our decision-making. Power Smart finds a balance among those three issues. When you are an electricity company, you have a huge impact on people and the environment. It is good business to take care of what we call the triple bottom line.

The fourth slide refers to our greenhouse gas emission projections. We subtract the effects of Power Smart and show what would have happened if we had not been working on energy efficiency.

Our next resource option for power is natural gas. We have already developed some natural gas plants. We have one on schedule to be introduced on Vancouver Island for which we are seeking approval.

If you assume high-efficiency gas generation had been used instead of Power Smart and our green or clean energy programs, B.C. Hydro emissions would be twice what they are today.

It is a message that we like to convey. What would have happened otherwise? What would have happened if we had not had Power Smart? We would have had to go to more natural gas generation, since more large hydro projects currently a bit of a challenge in our jurisdiction. We quantify the benefits in terms of climate change and greenhouse gas emissions.

The next slide explains the greenhouse gas intensity. It is based on output. How many tons of greenhouse gas do you produce compared to the amount of electricity produced. We are quite low in comparison to other jurisdictions.

How does Power Smart manage both the electricity supply and environmental issues such as greenhouse gas or climate change? You can see that in what we call our "resource stack." How will we supply new electricity demand? There is economic growth in B.C., although perhaps less than historically. There is growth around Whistler, where they have started installing heated driveways now. It is the trend. It is fairly energy intensive.

With increased population, you have greater demand. How will you meet that demand? At the top of our resource stack is conservation, which is Power Smart. Beyond that, it is Resource Smart, which looks at our existing installations to see how we can get more energy out of them. Third, we have a clean energy program where we try to buy "clean energy," as we have defined

protocole de Kyoto. Nous sommes aussi impatients de savoir comment cela affectera les prix de l'électricité et notre régime commercial.

Nous intégrons dans notre processus décisionnel des considérations d'ordre environnemental, social et économique. Power Smart met en équilibre les trois aspects. Quand vous êtes une société d'électricité, vous avez un impact énorme sur les gens et sur l'environnement. Il n'est donc que logique, sur le plan des affaires, de se préoccuper de ce que nous appelons les trois facteurs décisifs.

La quatrième diapositive fait état de nos projections concernant les émissions de gaz à effet de serre. Nous soustrayons les effets de Power Smart et montrons ce qui serait survenu si nous n'avions pas cherché à réaliser l'efficacité énergétique.

La ressource suivante dont nous nous servons pour produire de l'électricité est le gaz naturel. Nous avons déjà aménagé certaines centrales au gaz naturel. Nous projetons d'en mettre une en service dans l'île de Vancouver. Nous sommes en train de la faire approuver.

Si B.C. Hydro avait utilisé du gaz à haut rendement énergétique pour produire de l'électricité plutôt que d'avoir recours à Power Smart et à ses programmes d'énergies vertes ou propres, ses émissions seraient le double de ce qu'elles sont actuellement.

Nous nous plaisons à le dire. Que serait-il arrivé autrement? Que serait-il arrivé si nous n'avions pas eu Power Smart? Il aurait fallu compter davantage sur le gaz naturel pour produire l'électricité, puisque les mégaprojets de centrales hydro-électriques posent actuellement un défi dans notre juridiction. Nous quantifions les avantages en termes de changements climatiques et d'émissions de gaz à effet de serre.

La diapositive suivante illustre l'intensité des gaz à effet de serre qui est fonction de la production. Combien de tonnes de gaz à effet de serre produisez-vous par rapport à la production d'électricité? Notre production de gaz est très faible par rapport à d'autres juridictions.

Comment Power Smart arrive-t-il à gérer à la fois l'approvisionnement en électricité et des questions environnementales comme les gaz à effet de serre ou les changements climatiques? Vous pouvez le voir dans ce que nous appelons notre profil des ressources. Comment répondrons-nous à la nouvelle demande d'électricité? La Colombie-Britannique affiche une croissance économique, bien qu'elle soit peut-être inférieure à ce qu'elle a été par le passé. La demande s'accroît aux alentours de Whistler où, dernière mode, on installe des entrées chauffées, très énergivores.

Quand la population augmente, la demande croît également. Comment répondre à cette nouvelle demande? En tête de notre profil des ressources, on trouve la conservation, c'est-à-dire Power Smart. Puis, il y a Resource Smart, un programme qui examine nos installations existantes pour voir comment nous pouvons en tirer encore plus d'énergie. Ensuite, il y a le programme d'énergies

it, from independent, private-sector power producers.

All three initiatives supply us with new power but also manage our emissions so they do not go up.

I will provide some historical context on Power Smart. It was initiated in 1989. It targets all of our customers, both businesses and homeowners, with information and financial incentives. We provide things that act as catalysts. We provide not only information, but also show how, for example, to arrange funding with the banks. We suggest that they ask banks to find a key account manager who is familiar with energy retrofits. Customers can then deal with that person who understands the economics of energy-efficiency investment.

I will leave several packages with you. On our Web sites, we have lists of people in the banks in B.C., for example, who actually understand the concept of your wanting to invest to increase your energy efficiency and so forth. We try to act as a catalyst in that respect.

Our success has been remarkable, in the sense that there has been a significant reduction in domestic consumption. Using a combined cycle high-efficiency gas generator, which is typically the go-to electricity generation source today, we quantify the greenhouse gas savings.

Power Smart was initiated in the late 1980s and early 1990s and the program was ramped up. Something we may want to discuss is why these programs exist; why has it been successful? It tapered off in the late 1990s. Whether these programs are successful depends on who is in charge and whether they want to see such a program happen. The CEO who was with us in the late 1980s returned in 2000 and helped us revamp the program and re-energize it — no pun intended.

We have a new target and a massive outlay of capital, \$600 million over the next 10 years. That is enough for two of the gas plants we are trying to put on Vancouver Island now. By 2010, the technical numbers are 3,500 giga-watt hours. That is about 35 per cent of our growth. Growth between now and a decade further will be about 10,000 giga-watt hours. With that number, we shave 35 per cent off that increase. That is what we consider to be our accomplishment.

Demand would have gone up by 10 per cent, but instead we have these aggressive programs that reduced it by 3.5 per cent. Therefore, demand is going up by 6.5 per cent over 10 years.

propres dans le cadre duquel nous tentons d'acheter de l'énergie propre, telle que nous la définissons, de producteurs d'énergie indépendants du secteur privé.

Les trois initiatives sont sources pour nous de nouvelle énergie, mais elles permettent aussi de ne pas augmenter nos émissions de gaz à effet de serre.

Voici quelques faits au sujet de Power Smart. L'initiative lancée en 1989 cible tous les clients, tant commerciaux que résidentiels, auxquels elle offre de l'information et des incitatifs pécuniaires. Ce que nous offrons sert de catalyseur. Non seulement nous leur fournissons de l'information, mais nous leur montrons également, par exemple, comment organiser leur montage financier auprès des banques. Nous leur suggérons de demander aux banques de trouver un directeur principal de compte qui s'y connaît bien en amélioration du rendement énergétique. Les clients peuvent ensuite traiter avec cette personne qui comprend la rentabilité d'un investissement visant à accroître le rendement énergétique.

Je vais vous laisser plusieurs documents. Sur nos sites Web, nous affichons des listes d'employés de banque de Colombie-Britannique, par exemple, qui comprennent vraiment la logique d'investir de manière à accroître son rendement énergétique et ainsi de suite. À cet égard, nous essayons d'agir comme catalyseurs.

Nous avons connu un succès remarquable, en ce sens qu'il y a eu une réduction sensible de la consommation intérieure. En utilisant le modèle d'une centrale à cycle mixte produisant de l'électricité à l'aide de gaz à haut rendement énergétique, une source à la mode actuellement, nous quantifions les économies de gaz à effet de serre.

Power Smart a été lancé vers la fin des années 80 et au début des années 90, puis il a été restructuré. Il serait peut-être bon de discuter de la raison pour laquelle ce programme existe. Pourquoi a-t-il connu tant de succès? Il a été progressivement retiré vers la fin des années 90. La réussite de ce programme dépend de la personne qui en est responsable et de sa volonté d'en mettre un en place. Le PDG qui était à la tête de l'entreprise vers la fin des années 80 est revenu en l'an 2000 et nous a aidés à restructurer le programme et à le réactiver.

Nous nous sommes fixé une nouvelle cible et y avons prévu une injection massive de fonds, soit 600 millions de dollars au cours des 10 prochaines années. Ces fonds suffisent pour mettre en service deux des centrales au gaz que nous essayons de faire approuver dans l'île de Vancouver actuellement. D'ici à l'an 2010, selon les fiches techniques, elles produiront 3 500 gigawattheures, soit l'équivalent de 35 p. 100 environ de la croissance de notre demande, évaluée à 10 000 gigawattheures environ au cours des dix prochaines années. Ces centrales au gaz permettront donc de répondre à 35 p. 100 de l'augmentation. C'est ce que nous estimons être notre grande réalisation.

La demande aurait progressé de 10 p. 100, mais, par ces programmes dynamiques, nous avons plutôt réussi à la réduire de 3,5 p. 100. Par conséquent, la demande va croître de 6,5 p. 100 au cours des dix prochaines années.

Looking across the Canadian horizon, we find it odd that Power Smart is the most aggressive electrical utility energy-efficiency program in Canada. We are proud of it, but we are not entirely sure why it has not been picked up by other jurisdictions, even in a minor way.

We renewed it in 2001, but I think I made the points on that next slide.

This shows how we do it. We have an industrial incentive program. We have an example here from Norske, which is the parent company of a large pulp and paper and lumber company in B.C. Here is an example of how we worked with them to save electricity. It gives some of the details and prices.

Something that is not in here, but is in the documentation I will leave with you, is how we choose a project for Power Smart to share some of the costs with a customer.

Here are the criteria: We consider the price for us to buy new electricity or produce new electricity from a gas-fired generating station to be \$55 a megawatt hour. We say about \$55 is the going rate for gas-fired electricity.

For our Power Smart program we go to the community, to businesses and industrial customers for anything up to \$25 a megawatt hour, so slightly less than half of what we would have to spend for new electricity.

That is our threshold. In this example, it is 7.2 cents per kilowatt-hour. That is \$7 per megawatt hour, which is very inexpensive compared to what we would have to spend if we built a gas plant, bought the gas and generated electricity with it.

We go out into the community and do something called a "conservation potential review." We hire expert consultants who look at the situation in the B.C. economy and the potential out there with existing technology. This is not R & D, not something that will be potentially on the market in five years, but technology we can go out and buy now. It is tested and proven. What is the potential?

Those are some of the parameters that we use to decide what can we do and what makes business sense for us as well.

Another example there is Highland Valley Copper, and others that I will not go into.

Another aspect that has been popular this year is the LED traffic light program. It is a different form of light that does not release any heat and is extremely efficient. We have all seen them on electronic devices. This little red light here below the mike is

Si l'on examine ce qui se passe au Canada, il est étrange de constater que Power Smart est le programme d'efficacité énergétique le plus agressif mis sur pied par une société d'électricité au Canada. Nous en sommes fiers, mais nous ne sommes pas tout à fait sûrs de la raison pour laquelle il n'a pas été repris par d'autres, même à petite échelle.

Nous l'avons renouvelé en 2001, mais je crois l'avoir souligné dans la diapositive suivante.

Voici comment nous nous y prenons. Nous offrons un programme d'incitatifs industriels. On en voit ici un exemple, Norske, société mère d'une importante entreprise de pâtes et papiers et de bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique. Voici comment nous avons collaboré avec elle pour réduire sa consommation d'électricité. Vous trouverez aussi certains détails et des prix.

Ce que vous n'y trouverez pas par contre, mais qui figure dans la documentation que je vais vous laisser est la façon dont nous choisissons un projet dans le cadre de Power Smart pour partager certains coûts avec un client.

Voici les critères. Nous calculons que l'achat de nouvelle électricité ou sa production au moyen d'une centrale au gaz nous coûterait 55 \$ par mégawattheure. Ce montant devient donc le tarif courant d'électricité produite au gaz.

Dans le cadre de notre programme Power Smart, nous rencontrons les consommateurs dans la communauté, dans les entreprises et dans l'industrie, pour tout ce qui s'élève jusqu'à 25 \$ le MWh, c'est-à-dire légèrement moins que la moitié de ce qu'il nous faudrait dépenser pour créer de la nouvelle électricité.

C'est notre seuil. Dans cet exemple, il est de 7,2 cents le kWh. Cela revient à 7 \$ le MWh, ce qui est très peu coûteux comparativement à ce que nous devrions dépenser si nous devions construire une centrale d'électricité alimentée au gaz, pour acheter le gaz et produire de l'électricité.

Nous allons dans la communauté et faisons ce qu'on appelle un «examen du potentiel de conservation». Nous embauchons des experts-conseils qui examinent la situation dans le contexte de l'économie de la Colombie-Britannique et le potentiel qu'on retrouve avec la technologie existante. Il ne s'agit pas de R et D, il ne s'agit pas de quelque chose qui se retrouvera peut-être sur le marché dans cinq ans, mais d'une technologie que l'on peut utiliser dès maintenant. C'est une technologie qui a été testée et qui a fait ses preuves. Quel est le potentiel?

Ce sont là certains des paramètres que nous utilisons pour décider ce que nous pouvons faire et ce qui est profitable pour nous également.

Un autre exemple, c'est celui de Highland Valley Copper, et d'autres sur lesquels je ne m'arrêterai pas.

Un autre élément qui a reçu beaucoup d'attention cette année, c'est le programme des feux de circulation à DEL. Il s'agit d'une forme différente d'éclairage qui ne libère pas de chaleur et qui est extrêmement efficace. On en trouve sur les appareils

probably an LED. They have been in use for years, but we have not put them into large industrial applications.

We worked with the supplier to get a better price and better access to the product. We have started implementing traffic light programs throughout the municipalities in B.C. These have, as listed here, incredible benefits of all kinds.

We have covered the institutional initiatives — the traffic lights are a municipal issue, so I do not know whether it is institutional, but it is dealing with different levels of government.

Power Smart Residential is where we try to change behaviour within homes — for example, changing light bulbs. Many of those programs are found in stores. We have Power Smart staff. In the summers, we have a Power Smart youth team that goes around Home Depot stores and places like that. They have coupons and all kinds of shows in the store to get people to buy the products.

They go to the schools. Part of the package is a program to try to provoke a different kind of thinking amongst children. They can take it home and perhaps educate their parents.

The next slide there is about a program called e.Points. It is like a rewards or airline points program, but on a much smaller scale. If you are an industrial customer who invests in energy efficiency and has a Power Smart agreement with us, if you go beyond what is stated in the agreement, you get bonus points and products. It is a reward system.

That is a rough sketch of how we implement the program. Prior to that, there was a very rough sketch of the economics of the program. It costs us less than it would to buy or to generate new electricity.

The Chairman: That was the main impetus, because the company found a way to meet the gap between supply and demand while deferring the capital expenditure on additional power generation by convincing its customers to use less electricity?

Mr. Ferguson: We have extremely low electricity rates. As a result, people have not had the incentive from a cost perspective to invest in energy efficiency — many are saying that in the wood products sector, for example. You look at the horizon and ask whether it is easier to run a Power Smart program or dam another river. We have a mandate to supply electricity and that is the reason we exist. What is the easiest way to do it? For us, it is through energy savings.

électroniques. Ce petit voyant rouge sous le microphone est probablement un DEL. On les utilise depuis des années, mais pas dans des applications industrielles de grande taille.

Nous avons travaillé avec le fournisseur pour obtenir un meilleur prix et un meilleur accès au produit. Nous avons commencé à mettre en oeuvre des programmes de feux de circulation partout dans les collectivités de la Colombie-Britannique. Ces feux présentent beaucoup d'avantages incroyables, comme vous pouvez le voir dans cette énumération.

Nous avons parlé des initiatives institutionnelles — les feux de circulation relèvent des municipalités, alors, j'ignore si on peut dire institutionnel dans ce cas, mais c'est certainement traiter avec différents niveaux de gouvernement.

Le volet résidentiel de Power Smart vise à modifier le comportement au foyer — par exemple, changer les ampoules électriques. Beaucoup de ces programmes sont offerts dans les magasins. Nous avons le personnel de Power Smart. L'été, nous avons des équipes de jeunes qui se rendent dans les magasins Home Depot et autres endroits du genre. Ils offrent des coupons et font toutes sortes de présentations pour inciter les gens à acheter les produits.

Nos équipes se rendent dans les écoles. Dans tout cet ensemble, il y a un programme qui vise à modifier la façon de penser des enfants. Lorsqu'ils reviennent à la maison, ils peuvent, peut-être, éduquer leurs parents.

La diapositive suivante concerne un programme appelé e.Points. C'est semblable à un programme de récompense ou de points aériens, mais à une échelle beaucoup plus petite. Si vous êtes un client industriel qui investit dans l'efficacité énergétique et qui a signé une entente Power Smart avec nous, si vous allez plus loin dans vos économies que ce qui est stipulé dans l'entente, vous obtenez des points bonis et des produits. C'est un système de récompense.

Je viens de brosser un tableau très sommaire de la façon dont nous appliquons le programme. Juste avant, nous avons tracé un portrait très sommaire des données économiques du programme. Il nous en coûte moins cher que d'acheter ou de produire de l'électricité neuve.

Le président: C'est ce qui a donné l'impulsion principale à ce programme, parce que l'entreprise a trouvé une façon de combler l'écart entre l'offre et la demande tout en reportant à plus tard les investissements de capitaux nécessaires pour produire plus d'énergie, en parvenant à convaincre ses clients d'utiliser moins d'électricité, non?

M. Ferguson: Nous avons des tarifs d'électricité extrêmement bas. En conséquence, les gens n'ont pas eu d'incitatif économique pour investir dans l'efficacité énergétique — beaucoup disent que c'est le cas dans le secteur des produits forestiers, par exemple. Vous regardez à l'horizon et vous vous demandez s'il est plus facile d'appliquer un programme comme Power Smart ou de construire un barrage sur une autre rivière. Nous avons pour mandat de fournir de l'électricité et c'est la raison pour laquelle nous existons. Quelle est la manière la plus facile de le faire? Pour nous, c'est par les économies d'énergie.

You may have heard this — “negawatts”; instead of megawatts, it is “negawatts.”

I just want to put this in the context — come back to this very briefly and then I will wrap up — of how it fits into the company’s energy planning. The next slide shows suppliers’ current energy calls. Our first line item on how we supply new electricity is conservation.

The next one is the Resource Smart, but we also have a program whereby we are buying clean energy according to certain criteria — that it does not have greenhouse gas emissions and has other environmental benefits. That is the next way we supply power.

The other way is a program called customer-based generation, or sometimes you might hear the term “distributed generation.” You go to your customers, who often have co-generation opportunities — typically large industrial facilities where they have waste heat and so on — and say, “Do you have an opportunity to generate electricity onsite?” That also avoids the need for us to build new generation capacity. We go into a cost-sharing arrangement on that.

The next slide is an example of how, when we get bids from power producers, we have now started factoring greenhouse gas emissions into prices. It is an interesting process. When somebody wants to sell us electricity on a contract basis, we now value things like “greenness.” How environmentally friendly is it? We have some social criteria as well, concerning consultations in its development and so on.

The next is a typical B.C. Hydro natural resource variability. How dependable is it? Then on the next line you have greenhouse gas. Does your generation emit greenhouse gas? The next is generic — location.

We have started to integrate criteria around greenhouse gas emissions and environmental appropriateness into the decision on what kind of electricity we will buy. Now we are beyond conservation and internal efficiency and are buying from other producers. We put these things into the matrix because we want to avoid future greenhouse gas emissions from the power we are buying from these suppliers.

The last points are about going forward under the Kyoto regime. We are very active with provincial and federal officials in the design of Kyoto policies. We are implicated in this — it is called the “large industrial emitters” category. We expect to receive an emissions target under that category and we expect to be a player in the emissions trading scheme. I am sure you have heard of that.

Vous avez peut-être déjà entendu l’expression «négawatts» plutôt que «mégawatts»; il s’agit ici de «négawatts».

Je veux juste mettre cette question en contexte — revenir sur cette question très brièvement et ensuite, je vais conclure —, pour montrer comment tout cela s’insère dans la planification énergétique de l’entreprise. Sur la diapositive suivante, nous pouvons voir les appels d’offres d’énergie en cours pour les fournisseurs. Le premier élément sur lequel nous allons jouer pour fournir de l’électricité neuve, c’est la conservation.

Le deuxième, c’est ce qu’on a appelé le volet «Resource Smart», mais nous avons également un programme par lequel nous achetons de l’énergie propre en fonction de certains critères — qu’il n’y ait pas d’émissions de GES et qu’il y ait d’autres avantages environnementaux. C’est une autre façon dont nous fournissons de l’énergie.

L’autre façon est un programme de production d’énergie par le client, et parfois, vous pouvez entendre l’expression «production d’énergie distribuée». Souvent, les clients ont une capacité de cogénération — typiquement, les grandes installations industrielles où il y a de la chaleur perdue, etc. — et vous leur demandez s’ils ont la capacité de produire de l’électricité sur place. Cela nous évite également d’avoir à augmenter notre capacité de production d’énergie. Et nous concluons alors une entente de partage des coûts.

La diapositive suivante nous donne un exemple de la façon dont nous avons commencé à tenir compte des émissions de GES dans les prix, lorsque nous recevons des soumissions d’énergie des producteurs. Il s’agit d’un processus intéressant. Si quelqu’un veut nous vendre de l’électricité à contrat, nous évaluons maintenant des éléments comme «le caractère vert». À quel point l’énergie est-elle respectueuse de l’environnement? Nous avons également certains critères sociaux, comprenant par exemple les consultations précédant son développement, et cetera.

Le critère suivant porte sur la variabilité typique des ressources naturelles. Comment fiable est cette énergie? Ensuite, le critère suivant, c’est la réduction des gaz à effet de serre. Est-ce que votre système de production émet des GES? Et le critère suivant est d’ordre général — le lieu de livraison.

Nous avons commencé à intégrer des critères portant sur les émissions de GES et sur le respect de l’environnement dans nos décisions concernant le type d’électricité que nous allons acheter. Nous sommes maintenant au-delà de la conservation et de l’efficacité interne et nous achetons d’autres producteurs. Nous incluons ces éléments dans la formule de calcul, parce que nous voulons éviter les émissions futures de GES liées à l’énergie que nous achetons de ces fournisseurs.

Les derniers points ont trait à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Nous travaillons très activement avec les responsables provinciaux et fédéraux à la conception des politiques liées à Kyoto. Nous sommes touchés par cela — c’est ce qu’on appelle la catégorie des «gros émetteurs industriels». Nous nous attendons à ce qu’on nous fixe un objectif pour les émissions de GES dans cette catégorie et nous nous attendons d’être un acteur dans le système d’échange des crédits. Je suis sûr que vous avez entendu parler de cela.

We are advocating quite strongly — and this is connected to what I think you people are trying to figure out — for a system that incorporates some kind of systematic, not so much a reward, but an automatic recognition of conservation, a Power Smart program or renewable energy purchases as a part of the regulation. It is a part of the design of Kyoto implementation. Rather than a one-off government program or subsidy, it should be part of the industrial program. If you have a big Power Smart program — call it demand-side management or conservation, they are all generic terms — that should also have a bearing on what your target is because you are avoiding a lot of emissions. If you have an active and aggressive renewable energy program, that should be taken into consideration.

Those are the dynamics we are looking at in the Kyoto implementation world. Your emissions, your efforts to avoid emissions, to be more efficient, to bring on renewable energy — how are they coordinated? They all need to be coordinated or you get completely mixed signals, between, say, the targets set for your gas plants versus what you are trying to do with your customers. We have the opportunity to design a system that rewards conservation, whether it is in prices — in an emissions trading scheme where emissions are actually priced — or in lower regulatory costs. If you have a good conservation program, you avoid regulatory costs of your greenhouse gas emissions. There is a need for some complementary measures like that, and there are plenty of ideas as to how it can be done. It could be exciting, because the rest of the country could begin to benefit from a Power Smart-type process.

Lastly, green energy and energy efficiency are becoming commoditized around the world. Italy and the U.K. are looking at energy efficiency certificates; different utilities have different targets or goals that they can negotiate and they can trade certificates among themselves, based on whether they meet their targets or not. The same holds for renewable energy. There is a host of innovative, sophisticated and cost-effective means that we can put into place in Canada now that really encourage programs like conservation or our Power Smart idea.

Senator Spivak: Two things: First, how many — I was not listening properly — megawatts, or whatever the term is, of greenhouse gas emissions do you emit a year?

Mr. Ferguson: As a company we measure it in tons, and we typically emit between 1 and 3 million tons a year.

Senator Spivak: You use mostly hydro.

Nous préconisons fortement — et je pense que cela est lié à ce que vous essayez de comprendre — un système qui intègre, dans le cadre de la réglementation, une certaine forme de reconnaissance systématique, non pas tellement une récompense, mais une reconnaissance automatique de mesures de conservation, comme un programme Power Smart ou les achats d'énergie renouvelable. Cela fait partie de la conception de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Plutôt que d'être un programme ou une subvention gouvernementale unique, cela devrait faire partie du programme industriel. Si vous avez un important programme Power Smart — appelez-le gestion de la demande ou conservation, ce sont tous des termes génériques —, cela devrait compter dans l'objectif qui vous sera fixé parce que vous évitez beaucoup d'émissions. Si vous avez un programme actif et vigoureux pour favoriser les énergies renouvelables, cela devrait être pris en compte.

Voilà les dynamiques qui s'appliquent dans l'univers de la mise en oeuvre de Kyoto. Vos émissions, vos efforts pour éviter des émissions, pour être plus efficaces, pour utiliser des énergies renouvelables, comment est-ce que tout cela est coordonné? Tous ces éléments doivent être coordonnés sinon vous allez obtenir toutes sortes de conflits entre, disons, les objectifs fixés pour vos usines d'électricité alimentées au gaz et ce que vous essayez de faire avec vos clients. Nous avons l'occasion de concevoir un système qui récompense la conservation, que ce soit par le biais des prix — dans un système d'échange de crédits où les émissions ont effectivement un prix — ou sous forme de réduction des coûts liés à la réglementation. Si vous avez un bon programme de conservation, vous évitez les coûts liés à la réglementation de vos émissions de GES. Des mesures complémentaires de cette nature sont nécessaires et il ne manque pas d'idées sur la façon dont on peut le faire. Cela pourrait être intéressant parce que le reste du pays pourrait commencer à profiter d'un programme du genre Power Smart.

Enfin, l'énergie verte et l'efficacité énergétique deviennent des notions banales partout dans le monde. L'Italie et le Royaume-Uni envisagent des certificats d'efficacité énergétique; différents services publics ont différents objectifs qu'ils peuvent négocier et ils peuvent s'échanger des certificats entre eux, selon qu'ils atteignent ou non leurs objectifs. La même chose s'applique dans le cas des énergies renouvelables. Il y a toute une série de moyens innovateurs, raffinés et rentables que nous pouvons mettre en place au Canada maintenant qui permettraient d'encourager véritablement des programmes de conservation comme notre programme Power Smart.

Le sénateur Spivak: Deux choses. Premièrement, combien de mégawatts, ou quel que soit le mot — je n'étais pas suffisamment attentive — d'émissions de gaz à effet de serre avez-vous dans une année?

M. Ferguson: Dans le cas des entreprises, nous mesurons en tonnes et nous en produisons typiquement entre un et trois millions de tonnes par année.

Le sénateur Spivak: Vous avez surtout recours à l'hydroélectricité.

Mr. Ferguson: I know. However, we have several large gas plants that emit significant amounts — not significant compared to a coal plant, but it is still burning natural gas, which is a fossil fuel.

TransAlta in Alberta emits approximately 30 million tons. They use 90 per cent coal. Be careful with the millions of tons. It sounds like a lot — it is a lot — but if you have had any experience with other environmental air issues, such as sulphur dioxide, which produced acid rain, you will know that those emissions are in the thousands of tons. It is just a magnitude of difference. Canada's emission level is 700 million tons. The nature of greenhouse gas means large volumes.

Senator Spivak: I was in California, where a big utility, PG&E, made \$2 billion out of their program. They made money; can comment on that?

Also, Manitoba, where I come from, has a Power Smart program. What is it doing? I have not received any information that it is as extensive as this. Could you comment on those two?

Mr. Ferguson: I cannot comment on the California one specifically, in the sense that I do not have a lot of information about it.

Senator Spivak: How are they making so much money?

Mr. Ferguson: They had a charge on their rates that was meant to go to conservation. We have been implicated in the whole California situation, in good ways and bad. They had a surcharge for conservation measures that was meant to go into a fund that they would then invest. From the limited amount I have read about it, its effectiveness was good at first; then, for whatever reasons, it really levelled off.

Senator Spivak: We were just there, and it was in the last year that they made \$2 billion.

Mr. Ferguson: Since the energy crisis, they got religion and realized that they can solve a lot of their problems if they save a lot of energy. The trouble is the way they deregulated their market.

Senator Spivak: We were told about the crisis. This is post-crisis. Why would that not be a good idea here?

Mr. Ferguson: Without going into the crisis, one aspect that I think is important to understand — and it is actually highlighted in the California situation, the little bit that I have read about it — there is much about demand-side management and Power Smart conservation that is cultural and psychological. For an electricity company, it means setting up a scenario in which you will produce less product and still make more money. You do not find much of that in business textbooks.

M. Ferguson: Je sais. Cependant, nous avons plusieurs grandes centrales d'électricité alimentées au gaz qui émettent des quantités importantes de GES — rien de comparable à ce qu'émettent les centrales au charbon, mais elles brûlent néanmoins du gaz naturel, qui est un combustible fossile.

TransAlta en émet environ 30 millions de tonnes. Cette société utilise du charbon à 90 p. 100. Soyez prudents dans le cas des millions de tonnes. Cela semble beaucoup — et c'est beaucoup —, mais si vous avez eu une certaine expérience avec d'autres questions liées à la pollution de l'air, comme le dioxyde de soufre, agent responsable des pluies acides, vous savez que dans le cas de ces émissions, on parle en milliers de tonnes. Et il y a seulement un ordre de grandeur de différence. Le niveau des émissions canadiennes est de 700 millions de tonnes. La nature des gaz à effet de serre fait que l'on parle de grands volumes.

Le sénateur Spivak: Je suis allée en Californie où une grosse entreprise de service public, PG&E, a fait 2 milliards de dollars avec son programme. Elle a fait de l'argent; avez-vous des observations à cet égard?

De plus, le Manitoba, la province d'où je viens, possède également un programme Power Smart. Que fait-il? Je n'ai pas reçu d'information indiquant qu'il est aussi étendu que celui-ci. Pourriez-vous commenter ces deux situations?

M. Ferguson: Je ne peux parler de la Californie de manière spécifique, en ce sens que je n'ai pas beaucoup d'information à ce sujet.

Le sénateur Spivak: Comment se fait-il qu'ils sont parvenus à faire autant d'argent?

M. Ferguson: Dans leur tarif, il y avait des frais destinés à la conservation. Nous avons été mêlés à toute la situation de la Californie, d'une bonne et d'une mauvaise manière. Il y avait des frais supplémentaires pour les mesures de conservation qui étaient déposés dans un fonds qu'ils devaient ensuite investir. D'après les quelques lectures que j'ai faites sur ce sujet, son efficacité a été bonne au début, mais par la suite, pour une raison quelconque, on a vraiment atteint un plateau.

Le sénateur Spivak: Nous étions là très récemment et c'est au cours de la dernière année qu'ils ont fait 2 milliards de dollars.

M. Ferguson: Depuis la crise de l'énergie, ils ont découvert Dieu et ont réalisé qu'ils pouvaient régler beaucoup de leurs problèmes s'ils faisaient beaucoup d'économies d'énergie. Le problème, c'est la façon dont ils ont déréglementé leur marché.

Le sénateur Spivak: On nous a parlé de la crise. Mais cela est arrivé après la crise. Pourquoi cela ne serait-il pas une bonne idée ici?

M. Ferguson: Sans entrer dans les détails de la crise, il y a, à mon avis, un élément qu'il est important de comprendre — et qui, en fait, a été mis en évidence dans la situation de la Californie, d'après le peu que j'ai lu à ce sujet —, c'est que dans la gestion de la demande et la conservation comme on le fait dans le cadre d'un programme du genre Power Smart, il y a une bonne dimension culturelle et psychologique. Pour une entreprise d'électricité, cela signifie que vous devez établir un scénario dans lequel vous allez

The Chairman: You do now. I have given examples to the committee of gas companies in Texas that have done the same thing.

I have used your company's name because you improved your bottom line by selling less product.

Mr. Ferguson: We have a CEO who is really enthusiastic about it. There is a psychological aspect to this. In California, the way it was explained to me was that the excitement over deregulation took over from the excitement of what kind of energy-efficiency savings they could get. I think that affected its effectiveness.

Senator Spivak: They have since recovered from that, and they also explained the difference between conservation and efficiency. Now Manitoba is launching a huge dam project.

Mr. Ferguson: I would portray their Power Smart program as second to ours in the country, from what I understand, in terms of energy-efficiency savings and accomplishments.

Senator Spivak: It is not as aggressive a program.

Mr. Ferguson: No, it is not, but compared to other utilities, from what I understand, it is the second most aggressive in the country.

Senator Spivak: I think they are looking at exporting. They are not looking at whether they could save the same amount of money as they will spend on the dam. That argument has not been made in Manitoba.

Mr. Ferguson: That is correct. That was my understanding as well.

Senator Buchanan: Did I hear you say that you have coal burners?

Mr. Ferguson: No, just gas. B.C. has a lot of coal, but we do not burn it for electricity. Some industrial facilities do, but we do not.

Senator Buchanan: Your 1 to 3 million tons of greenhouse gases come from your gas plants.

Mr. Ferguson: Yes. We have a very large one in Vancouver called Burrard Thermal. There is one on Vancouver Island and several smaller ones in the north.

Senator Buchanan: Will you be increasing the number of gas plants?

produire moins de produits et quand même faire de l'argent. Ce n'est pas quelque chose que vous trouvez fréquemment dans les manuels consacrés aux affaires.

Le président: Vous le savez. J'ai donné au comité des exemples de compagnies de gaz au Texas qui ont fait la même chose.

J'ai utilisé le nom de votre entreprise parce que vous avez amélioré votre bilan tout en vendant moins de produits.

M. Ferguson: Nous avons un PDG qui a beaucoup d'enthousiasme pour cette question. Il y a une dimension psychologique à cette question. En Californie, de la façon dont on nous l'a expliqué, l'enthousiasme au sujet de la déréglementation l'a emporté sur l'enthousiasme suscité par les économies qu'on pouvait faire en augmentant l'efficacité énergétique. Je pense que cela a influé sur son efficacité.

Le sénateur Spivak: Ils s'en sont remis depuis et ils ont également expliqué la différence entre conservation et efficacité. Maintenant, le Manitoba lance un énorme projet de barrage.

M. Ferguson: Je dirais que leur programme Power Smart arrive deuxième au pays, après le nôtre, d'après ce que je peux comprendre, en termes d'économie d'énergie et de réalisation en matière d'efficacité énergétique.

Le sénateur Spivak: Il ne s'agit pas d'un programme aussi énergétique.

M. Ferguson: Non, mais comparativement à d'autres entreprises de service public, d'après ce que je crois savoir, ils arrivent au deuxième rang au pays à cet égard.

Le sénateur Spivak: Je pense qu'ils visent le marché de l'exportation. Ils n'ont pas cherché à savoir s'ils pourraient économiser la même somme d'argent que celle qu'ils vont dépenser pour la construction du barrage. Cet argument n'a pas été débattu au Manitoba.

M. Ferguson: C'est exact. C'est également ce que je pense.

Le sénateur Buchanan: Vous ai-je entendu dire que vous aviez des centrales alimentées au charbon?

M. Ferguson: Non, alimentées au gaz seulement. La Colombie-Britannique possède beaucoup de charbon, mais nous ne le brûlons pas pour produire de l'électricité. Certaines installations industrielles le font, mais pas nous.

Le sénateur Buchanan: Les 1 à 3 millions de tonnes de GES proviennent de vos centrales d'électricité alimentées au gaz.

M. Ferguson: Oui. Nous en avons une très grosse à Vancouver appelée Burrard Thermal. Il y en a une sur l'île de Vancouver et plusieurs, plus petites, dans le Nord.

Le sénateur Buchanan: Allez-vous augmenter le nombre de centrales d'électricité alimentées au gaz?

Mr. Ferguson: Yes, by at least one that we are trying to put in on Vancouver Island. We would have had to put in about eight between now and 2010 of the size we are trying to put in Vancouver Island if we had not had Power Smart.

Senator Buchanan: That is excellent. You also said that large hydro plants are a problem in B.C.

Mr. Ferguson: It is a funny situation. Quebec tried to establish a small hydro program, and Hydro-Québec ran into huge opposition. We have a very successful small hydro program. I do not know for sure why in the early 1990s large hydro was taken off the options list in terms of energy going forward in B.C. Climate change and greenhouse gas emissions were less of an issue back then, and large reservoirs were more of an issue. Now you see a balancing of environmental issues between atmospheric and land issues. That will influence our decision about the generating sources when we finally do have to build or purchase from another source.

The Chairman: Have you licensed Power Smart to PG&E?

Mr. Ferguson: No.

Senator Milne: Following through on this demand-side management with which you have been so successful, I do not understand your examples here: Norske debarker, leveled costs, 72 cents per kilowatt hour. What do you mean by "leveled costs"? Walk me through this. I am starting from ground zero.

Mr. Ferguson: I was, too, several years ago. It is a net present value, discounted rate type of calculation. You take it over the lifetime of the investment. You might pay a lot up front and less towards the future. Typically, if you are putting new technology in, you pay a lot up front, and the benefits come down the road. "Leveled" means we just take the length of time and average it out.

The Chairman: It would be amortized, in other words?

Mr. Ferguson: Essentially, it would be.

Senator Milne: This does not tie it in for me with your estimated energy savings of 10 giga-watt hours and the estimated installation costs of \$1.3 million. I am trying to grasp what these numbers mean.

Mr. Ferguson: Perhaps they could be described as project costs, the business case for doing that project. You look at how much electricity it will save. How much does the technology, the mechanical piece of equipment that we are talking about, cost?

Senator Milne: You are looking, then, at the cost of the equipment plus the installation cost of \$1.3 million, minus the 10 giga-watt hours of energy savings. Is that it?

M. Ferguson: Oui, au moins une autre, que nous envisageons d'installer sur l'île de Vancouver. Si nous n'avions pas eu Power Smart, il aurait fallu que nous en construisions environ huit, de la taille de celle que nous envisageons pour l'île de Vancouver, d'ici à 2010.

Le sénateur Buchanan: C'est excellent. Vous avez également dit que les grosses centrales hydroélectriques sont un problème en Colombie-Britannique.

M. Ferguson: Il s'agit d'une étrange situation. Le Québec a essayé d'instaurer un programme pour les petites installations hydroélectriques et Hydro-Québec a dû faire face à une opposition très vive. Nous, nous avons un programme très réussi de petites installations hydroélectriques. J'ignore pourquoi exactement, au début des années 90, les gros projets hydroélectriques ont été rayés de la liste des options en termes de production d'énergie en Colombie-Britannique. Le changement climatique et les émissions de GES n'étaient pas une question aussi importante à cette époque et ce sont les grands réservoirs qui faisaient problème. Nous assistons maintenant à un équilibre dans les questions environnementales, entre les questions qui touchent l'air et celles qui touchent la terre. Cela influera sur notre décision sur les sources de production d'énergie lorsque viendra le temps de construire des installations de production d'énergie ou d'acheter de l'énergie.

Le président: Avez-vous accordé des droits de licence pour Power Smart à PG&E?

M. Ferguson: Non.

Le sénateur Milne: Pour revenir sur cette gestion de la demande avec laquelle vous avez connu tant de succès, je ne comprends pas vos exemples ici. Écorceuse de Norske, coût moyen, 72 cents le kWh. Que voulez-vous dire par «coût moyen»? Veuillez m'expliquer en détail, je pars de zéro.

M. Ferguson: C'était mon cas également, il y a quelques années. C'est un calcul du genre taux de rentabilité actualisé, de valeur actualisée nette. Cette valeur est établie sur toute la durée de l'investissement. Vous pouvez payer beaucoup au départ et moins par la suite. Typiquement, si vous inaugurez une nouvelle technologie, cela coûte cher au début, mais les avantages se concrétisent plus tard. «Moyen» signifie que vous prenez toute la période de temps et que vous faites la moyenne.

Le président: En d'autres mots, c'est l'amortissement?

M. Ferguson: C'est essentiellement cela.

Le sénateur Milne: Cela ne me permet pas de faire le lien avec vos économies d'énergie évaluées à 10 GWh et le coût d'installation évalué à 1,3 million de dollars. J'essaie de comprendre ce que ces chiffres signifient.

M. Ferguson: Peut-être pourrions-nous les décrire comme les coûts du projet, l'analyse de rentabilisation pour ce projet. Vous examinez combien d'électricité sera économisée. Combien coûte la technologie, la pièce d'équipement mécanique dont nous parlons?

Le sénateur Milne: Alors, vous tenez compte du coût de l'équipement plus le coût d'installation de 1,3 million de dollars, moins les 10 GWh d'économie d'énergie. Est-ce bien cela?

Mr. Ferguson: In a roundabout way, yes.

Senator Milne: Explain this to me. This does not mean anything to me at all.

Mr. Ferguson: It is a terrible thing to have a slide that does not mean anything.

Senator Milne: That is right. Let me tell you, I used to lecture in physics, and I still do not understand this.

Mr. Ferguson: We would look at a situation where, say, the company came to us with an idea about an energy-efficiency opportunity that they have. We can say that we will pay up to 2.5 cents a kilowatt-hour. Bear with me for one second. I have it written out.

Senator Milne: You need to have the figures that you came up with.

Mr. Ferguson: I will not be able to explain all the figures because I did not work on this example and much of it would be commercially confidential. These are meant to give you the parameters within which the decisions are made.

Senator Milne: Looking at this, I do not know if the levelized cost of 0.72 cents per kilowatt hour is better or worse than the levelized cost of 0.65 cents.

Mr. Ferguson: The cheaper the better, because it means you are getting the electricity cheaper. Industrial customers pay as low as 3.3 cents per kilowatt-hour. For them and for us, they are essentially generating electricity at a fraction of what it costs, because of the savings.

Senator Milne: They are generating electricity. Somehow, they are using excess heat or something to generate electricity, and that brings it down from your average of 3.1 cents to 0.72 cents per kilowatt-hour.

Mr. Ferguson: That could be an example, yes. There are multiple examples, and every situation is slightly different. How much does it cost to do the project? What are the energy savings as a result?

Senator Milne: I do not even know from this what the project was. Was this company buying the debarker, using it and somehow from the heat generated from the operation generating electricity? I am really at sea on these examples.

Mr. Ferguson: I did not mean these examples to confuse. I meant them to be tangible situations.

Senator Milne: Are these tangible examples of using waste heat or wastewater power or whatever for that particular plant to generate some of its own power needs?

Mr. Ferguson: Either generating some of its own power needs or reducing its requirements, reducing the amount of electricity they need from us.

M. Ferguson: De façon détournée, oui.

Le sénateur Milne: Expliquez-le-moi. Cela ne me dit rien du tout.

M. Ferguson: C'est vraiment terrible d'avoir une diapositive qui n'a absolument aucun sens.

Le sénateur Milne: Effectivement. Sachez que j'ai donné des cours de physique, mais je ne comprends toujours pas ce que cela signifie.

M. Ferguson: Ce serait une situation dans laquelle, disons, la société viendrait nous proposer de mettre en oeuvre un projet destiné à améliorer l'efficacité énergétique. Nous pouvons proposer de payer jusqu'à 2,5 cents le kilowatt heure. Veuillez patienter une seconde. Je l'ai noté.

Le sénateur Milne: Vous devez nous fournir des données chiffrées.

M. Ferguson: Je ne pourrai pas vous expliquer tous les chiffres car je n'ai pas travaillé sur cet exemple précis et beaucoup sont en fait des renseignements commerciaux à caractère confidentiel. Ces informations servent à vous présenter les paramètres à l'intérieur desquels les décisions sont prises.

Le sénateur Milne: D'après ce que je peux voir, il n'y a aucun moyen de savoir si le coût moyen de 0,72 cent le kilowatt heure est mieux ou pire que le coût moyen de 0,65 cent le kilowatt heure.

M. Ferguson: Moins c'est cher, mieux c'est car cela veut dire que vous obtiendrez de l'électricité à moindre coût. Nos clients industriels ne paient que 3,3 cents le kilowatt heure. Pour eux et pour nous, ils génèrent de l'électricité à une fraction du coût, grâce aux économies.

Le sénateur Milne: Ils génèrent de l'électricité. Pour ce faire, ils utilisent de l'énergie excédentaire ou quelque chose du genre, et cela permet de faire passer le coût moyen de 3,1 cents à 0,72 cent le kilowatt heure.

M. Ferguson: Cela pourrait être un exemple, effectivement. Il y a de multiples exemples du genre et chaque situation est différente. Combien cela coûte-t-il de mener à bien le projet? Quelles seront les économies d'énergie réalisées au bout du compte?

Le sénateur Milne: Je ne sais même pas en quoi consistait ce projet. Cette société a-t-elle achetée l'écorceuse, l'a-t-elle fait fonctionner à partir de l'électricité générée? Je ne m'y retrouve plus du tout dans ces exemples.

M. Ferguson: Je ne voulais pas semer la confusion dans votre esprit. Je cherchais, au moyen de ces exemples, à vous présenter des situations concrètes.

Le sénateur Milne: Est-ce un exemple tangible que d'utiliser la chaleur résiduelle ou l'énergie produite par les eaux résiduelles ou je ne sais quoi d'autre pour permettre à cette centrale de produire une partie de ses besoins en énergie?

M. Ferguson: Soit combler une partie de ses propres besoins énergétiques soit réduire ses exigences, c'est-à-dire limiter la quantité d'électricité que nous lui fournissons.

Senator Milne: I will take it on faith. Two of us here are equally confused. I just have an enquiring mind. I want to know how, why, what, where and when.

The Chairman: Perhaps I could suggest that we look at these charts and devise a set of specific questions with which our researcher could help us. We could then send the questions to Mr. Ferguson so that he and his people could provide responses.

Mr. Ferguson: Absolutely. I did not intend these examples to confuse. I expected quite the opposite.

Senator Milne: Are you sure that you understand them yourself?

Mr. Ferguson: Yes. However, in some situations, I do not understand the engineering, since I am not an engineer. When dealing with energy efficiency, the economics and the engineering must both be dealt with. Perhaps this is part of the challenge. You have the business case for making the change, but you also need the technical ability to make the change. In this instance, we went from the old debarker to a new one, as you say, and no, I do not know what a debarker is either.

The Chairman: We know what a debarker is, Mr. Ferguson.

Senator Milne: I just do not know how you generate electricity from it.

Mr. Ferguson: You do not necessarily generate electricity from it but it saves electricity. There are opportunities to install a more efficient debarker. Norske was trying here to decide whether to invest in it, and we will offer them, in this case, some matching funds to help act as a catalyst for that investment to occur.

The Chairman: Let us go back to the debarker. It will cost them \$1.3 million to install what they need and you will give them \$0.5 million. The result of that, in respect of their wood-room mechanical debarker installation, is they will reduce their energy cost to 0.72 cents because they will save 10 giga-watt hours of electricity. Is that right? The amount of the incentive request is \$500,000.

Mr. Ferguson: That is an accurate way of depicting it.

The Chairman: Honourable senators, I propose that we send those questions to Mr. Ferguson. We have to understand that these are industrial undertakings that have nothing to do with generating electricity.

Senator Milne: That was the confusing part — talking about generating electricity.

Mr. Ferguson: I had mentioned the Power Smart program, which seeks energy-efficiency gains. There is also a second program called the customer-based generation. We go to our

Le sénateur Milne: Je vais vous croire sur parole. Il y a quelqu'un d'autre ici qui semble être aussi perdu que moi. Je veux comprendre. Je veux savoir comment, pourquoi, quoi, où et quand.

Le président: Je vous propose que nous examinions ces tableaux et que nous préparions une série de questions précises, avec l'aide de notre attaché de recherche. Nous pourrions ensuite envoyer ces questions à M. Ferguson, pour que lui et son personnel y répondent.

M. Ferguson: Absolument. Mon but n'était pas de semer la confusion avec ces exemples. Je cherchais précisément le contraire.

Le sénateur Milne: Êtes-vous sûr de bien les comprendre?

M. Ferguson: Oui. Cependant, parfois, je ne comprends pas les problèmes d'ingénierie parce que je ne suis pas ingénieur. En matière d'efficacité énergétique, il faut tenir compte à la fois du volet économique et de l'application technique. Cela fait partie des défis à relever. Même si vous avez l'analyse de rentabilité, il vous faut aussi la capacité technique de faire ce changement. Dans ce cas-ci, nous sommes passés d'une vieille écorceuse à une nouvelle, comme vous l'avez dit, et non, je ne sais pas non plus ce qu'est une écorceuse.

Le président: Nous, nous le savons, monsieur Ferguson.

Le sénateur Milne: Je ne vois pas comment on peut générer de l'électricité à partir d'une telle machine.

M. Ferguson: Vous ne générez pas nécessairement de l'électricité à partir d'une écorceuse, mais vous pouvez en économiser. Il existe la possibilité d'installer une écorceuse plus économique. La société Norske voudrait investir dans un tel projet et nous allons l'aider à jouer un rôle de catalyseur en lui versant des fonds de contrepartie pour que cet investissement se réalise.

Le président: Revenons à l'écorceuse. Il leur en coûtera 1,3 million de dollars pour installer ce dont ils ont besoin et vous leur donnerez 500 000 dollars. L'installation d'une écorceuse mécanique dans la salle de préparation du bois leur permettra de ramener leur coût énergétique à 0,72 cents le kilowatt heure puisqu'ils économiseront 10 gigawatts heure d'électricité. Est-ce exact? Le montant des incitatifs s'élève à un demi-million de dollars.

M. Ferguson: C'est une façon tout à fait juste de présenter les faits.

Le président: Honorables sénateurs, je propose d'envoyer ces questions à M. Ferguson. Nous devons comprendre qu'il s'agit là d'entreprises industrielles qui n'ont rien à voir avec la production d'électricité.

Le sénateur Milne: Ce qui a semé la confusion... parler de la production d'électricité.

M. Ferguson: Je vous ai parlé du programme Power Smart dont le but est de réaliser des gains en efficacité énergétique. Nous avons aussi un deuxième programme concernant l'énergie

customers and ask whether there are opportunities onsite to generate their own electricity and we buy that electricity from them.

Senator Spivak: It would be biomass, maybe.

Mr. Ferguson: We have a few biomass projects.

The Chairman: A debarker is a side product that would have been garbage, but you burn it and thereby make electricity.

Senator Spivak: That must be it.

Senator Milne: I would like to ask about demand-side management for a fully integrated utility. I live in Ontario and I strongly suspect that you could generate enough electricity from Sir Adam Beck's body spinning in the grave to meet the shortfall in Ontario now because of the way it has been mismanaged and split up into different sectors. It is no longer an integrated producer-to-consumer company. Would demand-side management work as well in Ontario?

Mr. Ferguson: That is an appropriate question in my opinion, considering some of the decisions we have to make about the Kyoto Protocol over the next year or two. In fact, we were having that discussion in some meetings today. How do you ensure the existence of demand-side management programs in a situation where the generator is separated from the distributor? There are a couple of options. You can do it through the rates by determining how the rates are set. Is there an incentive in the way that those electricity rates are set? Does the distributor, who sells it to your house, have an incentive in the operating guidelines such that it could implement a Power Smart program?

West Kootenay Power, which is now Aquilla Networks in B.C., for a limited time while the assets are for sale, has an arrangement with the regulator, B.C. Utilities Commission, that includes a profit incentive for them based on their energy savings accomplishments. That is built into the rates.

You could go that route. A complicating factor is that electricity in this country is provincially regulated while the federal government is looking to implement Kyoto. They are attempting to cooperate with the provinces to some extent. You have a jurisdictional issue that will cause some transaction costs, depending on how long it takes to reach agreement.

The other approach is under Kyoto. If you give an emission reduction value to those energy savings, the demand-side management program — they envision an emissions trading scheme under Kyoto. I am not an engineer but I am an economist so bear with me — you will have a situation where emission reductions under Kyoto are valuable. All companies will be given targets and we will want to talk to whoever can reduce emissions

produite par les clients. Nous allons voir nos clients et nous leur demandons s'il leur est possible de générer leur propre électricité sur place, et nous leur achetons l'énergie produite.

Le sénateur Spivak: Peut-être à partir de la biomasse.

M. Ferguson: Nous avons effectivement quelques projets tournant autour de la biomasse.

Le président: L'écorceuse donne un sous-produit normalement considéré comme un déchet, mais en incinérant cette matière, on peut produire de l'électricité.

Le sénateur Spivak: C'est bien possible.

Le sénateur Milne: J'aimerais vous poser une question au sujet de la gestion axée sur la demande dans une installation complètement intégrée. Je vis en Ontario et je suis convaincue que vous pourriez générer suffisamment d'électricité à partir de la centrale Sir Adam Beck — et celui-ci doit se retourner dans sa tombe — pour combler la pénurie qu'il y a actuellement en Ontario en raison de la mauvaise gestion et de la division entre différents secteurs. Ce n'est plus une société intégrée qui s'occupe de toutes les phases, depuis la production jusqu'à l'approvisionnement des clients. Est-ce que la gestion axée sur la demande pourrait également fonctionner en Ontario?

M. Ferguson: C'est une bonne question, à mon avis, compte tenu des décisions que nous devons prendre dans le cadre du Protocole de Kyoto d'ici un à deux ans. D'ailleurs, nous en avons déjà discuté à quelques occasions aujourd'hui. Comment assurer l'existence de programmes de gestion axée sur la demande quand le producteur est séparé du distributeur? Il y a plusieurs façons de s'y prendre. On peut le faire en déterminant comment établir les tarifs. A-t-on recours à des incitatifs pour fixer les tarifs d'électricité? Le distributeur, qui achemine l'électricité jusqu'à votre maison, bénéficie-t-il d'incitatifs lui permettant de mettre en oeuvre le programme Power Smart?

West Kootenay Power, qui est maintenant devenue Aquilla Networks, en Colombie-Britannique, pour un temps limité car ses actifs ont été mis en vente, a conclu une entente avec l'organisme de réglementation B.C. Utilities Commission, en vertu de laquelle elle peut bénéficier d'incitatifs financiers calculés sur la base de ses réalisations en matière d'économies d'énergie. On en tient compte dans les tarifs.

On peut choisir cette voie. Ce qui complique les choses, c'est que l'électricité, dans ce pays, est de compétence provinciale, alors que c'est au gouvernement fédéral de mettre en oeuvre le protocole de Kyoto. Il tente de coopérer avec les provinces dans une certaine mesure. Il y a donc un problème de compétence qui entraînera des coûts de transactions; tout dépendra de la durée des négociations avant de parvenir à une entente.

On peut aussi adopter une approche axée sur le protocole de Kyoto. Si on donne à ces économies d'énergie une valeur en termes de réduction des émissions, dans le cadre du programme de gestion axée sur la demande... on envisage d'établir un mécanisme d'échange de droits d'émissions en vertu du Protocole de Kyoto. Je ne suis pas ingénieur, mais économiste, alors faites-moi confiance, les réductions d'émissions en vertu du protocole de

in the cheapest and fastest way, because in theory, there will be an emissions trading scheme whereby you quantify those reductions, turn them into a commodity and trade them.

The Chairman: That already exists; it is not merely proposed. People are currently trading emissions.

Mr. Ferguson: B.C. Hydro has been in the market as well. To recap, you have the option to take the rates route and try to find some way to get past the psychological barrier of trying to sell less electricity and build a profit mechanism into the distributor's rate structure with their regulator, versus incorporating energy-efficiency gains — savings — into the emissions target that you apply to companies. The complicating factor in this is that distributors do not generate the electricity — hence their name — and so they do not have any emissions. The generator who sold them the electricity has the emissions. You will have to work out a situation that has linkages. That problem would have to be overcome.

That is not to say that you could not envision a scenario in which there are incentives for an emission-reduction value for the energy-efficiency savings your distributor receives through a Power Smart program. That would help to alleviate the Kyoto target applied to TransAlta or to B.C. Hydro, for example. You can have a coordinated approach that will require good policy design.

How do we encourage more conservation and more energy-efficiency programming at the level that we have seen with Power Smart across the country? Now that Kyoto has been ratified and we are looking at how to implement it, those are two key "buckets" that we see as ways to ensure that it is systematic and not just a one-year billion-dollar investment that then drops off.

You want something consistent that is there year after year. It is better from an emissions management perspective to avoid those emissions in the first place.

When Canada looked at Kyoto, they looked at this "business as usual" that went up. You want to avoid that upward trend in emissions.

That business as usual assumes a large number of generating plants coming on line. If you have a good energy-efficiency program, you can avoid those plants coming on line, as we have. Thus you make reaching your target easier.

Senator Spivak: That psychology has not yet taken hold across the country.

Kyoto seront fort intéressantes. Chaque société devra se conformer à des objectifs et tout ce qu'on veut, c'est trouver quelqu'un capable de réduire les émissions au moindre coût et le plus rapidement possible, car en théorie, il y aura un mécanisme d'échange des droits d'émissions en vertu duquel on pourra quantifier les réductions, les transformer en une marchandise et les échanger.

Le président: Cela existe déjà, et ce n'est pas simplement une proposition. Actuellement, des gens échangent des droits d'émissions.

M. Ferguson: B.C. Hydro est aussi sur le marché. Pour récapituler: il y a l'option qui consiste à jouer sur les tarifs et à essayer de trouver une façon de passer outre la barrière psychologique en tentant de vendre moins d'électricité et en cherchant à élaborer un mécanisme de profits dans la structure de tarif du distributeur avec l'organisme de réglementation ou alors, on peut décider d'incorporer les gains en efficacité énergétique — les économies — dans les cibles imposées aux sociétés pour la réduction des émissions. Le facteur qui vient compliquer les choses c'est que les distributeurs ne produisent pas d'électricité — d'où leur nom — et que, par conséquent, ils ne génèrent aucune émission. C'est celui qui leur vend l'électricité qui en génère. Il faudra s'efforcer d'articuler tous ces éléments et de résoudre le problème.

Cela ne veut pas dire pour autant que vous ne pouvez pas envisager un scénario permettant d'offrir des incitatifs liés à la réduction des émissions pour des gains en efficacité énergétique que votre distributeur recevrait grâce au programme Power Smart. Cela permettrait de rendre les objectifs fixés en vertu du protocole de Kyoto moins difficiles à atteindre pour TransAlta ou B.C. Hydro, par exemple. Vous pouvez adopter une approche coordonnée et appuyée par des politiques bien ficelées.

Comment favoriser la conservation et encourager les programmes d'efficacité énergétique comme Power Smart, partout au pays? Puisque le Protocole de Kyoto a été ratifié et que nous devons le mettre en oeuvre, voilà les deux principaux moyens permettant d'adopter une approche systématique au lieu de se contenter d'accorder un investissement de 1 milliard de dollars sur un an.

Vous voulez quelque chose qui dure, année après année. Du point de vue de la gestion, il vaut mieux éviter de produire ces émissions.

Lorsque le Canada a examiné le Protocole de Kyoto, il l'a considéré comme quelque chose de normal. Il faut empêcher toute augmentation des émissions.

Mais il faut prendre en compte toutes ces centrales de production d'énergie. Si vous vous dotez d'un bon programme d'efficacité énergétique, vous pouvez éviter d'avoir besoin de ces centrales. Cela vous permettrait d'atteindre votre objectif plus facilement.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas encore entré dans les moeurs au pays.

Is not the key money? If people can save money, they will slide into this. Many companies have discovered that they can save money by making certain adjustments. As Mr. Michael Porter has said, to compete you have to be green.

The Chairman: In that case, not only is his company making more money but all his customers have better bottom lines as well.

Mr. Ferguson, we will be sending you some more questions and I hope you will get back to us with some —

Mr. Ferguson: Fulsome responses.

The Chairman: Fulsome means overblown and grossly over done. We would like complete answers that even we can understand. Thank you very much, Mr. Ferguson.

We will now continue by pursuing our study of Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

We will now hear from Mr. Currie. I am grateful for your having come here, Mr. Currie, on such relatively short notice. I am sure that you have some things to say to us. Please be as concise as you can.

Mr. J.A. (Sandy) Currie, Executive Director, Canadian Marine Manufacturers Association: The Canadian Marine Manufacturers Association appreciates the opportunity to present our position against Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters.

For the record, I am a boater. I work in the recreational boating industry. My wife and I enjoy boating in Muskoka at our cottage and, occasionally, on the waters in the vicinity of our city home in Oakville.

The CMMA sent a detailed submission. I will confine my remarks to a summary. That should allow time for questions once I have concluded.

As an association that represents the interests of manufacturers within our industry, we are aware of and share many of the concerns raised by Senator Spivak and the other groups and individuals who support her efforts. However, we do not agree that Bill S-10 is the right approach, and we are not in favour of it.

Bill S-10 proposes to identify and regulate a very specific group of boats and boaters separately from all others who enjoy boating on the lakes and rivers of Canada. It could cause thousands of consumers to stop using their personal watercraft to go boating and suffer the indignity of discrimination within the boating community. We believe this is not only unfair and unjust but also unnecessary.

La clé n'est-elle pas l'argent? Si les gens peuvent économiser, ils adhéreront à cette proposition. Beaucoup de sociétés ont découvert qu'elles pouvaient réduire leurs dépenses en faisant certains ajustements. Comme l'a dit Michael Porter, pour être concurrentiel, il faut être vert.

Le président: Dans ce cas, non seulement son entreprise gagne plus d'argent, mais tous ses clients en profitent.

Monsieur Ferguson, nous vous enverrons quelques questions supplémentaires et nous espérons que vous pourrez...

M. Ferguson: Y répondre de manière approfondie.

Le président: Sans exagération. Nous voulons des réponses complètes, mais que nous pouvons comprendre. Je vous remercie beaucoup, monsieur Ferguson.

Nous poursuivons maintenant notre étude du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Pour commencer, nous allons entendre le témoignage de M. Currie. Je vous suis reconnaissant de comparaître devant nous aujourd'hui, monsieur Currie, en dépit du préavis relativement court. Je suis sûr que vous avez beaucoup de choses à nous dire. Je vous prierais d'être le plus concis possible.

M. J.A. (Sandy) Currie, directeur général, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques: L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques apprécie l'occasion qui lui est donnée d'exposer son point de vue au sujet du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Pour commencer, sachez que je suis un plaisancier. Je travaille dans l'industrie de la navigation de plaisance. Ma femme et moi aimons nous promener en bateau dans la région de Muskoka, où nous avons un chalet, et, à l'occasion, sur les plans d'eau situés aux alentours d'Oakville, la ville où nous demeurons.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques vous a envoyé un mémoire détaillé. Je vais me contenter de le résumer. Cela vous laissera plus de temps pour me poser des questions une fois que j'aurai terminé.

En tant qu'association représentant les intérêts des manufacturiers de notre industrie, nous comprenons et partageons beaucoup des préoccupations soulevées par le sénateur Spivak ainsi que d'autres groupes et personnes qui l'appuient dans ses démarches. Toutefois, nous ne pensons pas que le projet de loi S-10 soit la bonne approche à adopter et nous sommes contre cette mesure législative.

Le projet de loi S-10 propose d'isoler un groupe bien précis d'embarcations et de plaisanciers en leur imposant certaines règles qui ne s'appliqueraient pas au reste des gens qui naviguent sur les lacs et rivières du Canada. Si ce projet de loi était adopté, des milliers de clients pourraient cesser d'utiliser leur motomarine et être victimes de discrimination au sein de la communauté des plaisanciers, ce qui est un affront. Nous considérons non seulement que c'est injuste, mais aussi que c'est inutile.

We believe that Bill S-10 is unnecessary and based on flawed or incorrect premises. It is unfair and discriminatory. In addition, it does a disservice to good public policy and will be very difficult, if not impossible, to enforce.

Why is the bill unnecessary? We already have a fair and open process to regulate recreational boating in Canada. Under section 562 of the Canada Shipping Act, a fair process has been described for developing what are known as boating restriction regulations. The open process is built on public input and provides for mandatory consultation with all those likely to be affected by a proposed amendment, reviews by local and federal governments and the opportunity for public comments through notice in the *Canada Gazette*, Part 1.

Personal watercrafts, PWCs, are regulated in the same manner as all other power-driven vessels by way of such provisions as the small vessel regulations, the Contraventions Act and the Criminal Code, to name a few. By the way, on the subject of small vessel regulations, it is important to note that section 43 of the regulations is designed to control the behaviour of boaters who may be operating their craft in an inappropriate fashion. Specifically, it states.

No person shall operate a small vessel in a careless manner, without due care and attention or without reasonable consideration for other persons.

Thus, in our opinion, it is entirely appropriate to state that the current regulations do give the necessary powers to police and other enforcement organizations to regulate not only PWC operators who are inconsiderate, but all other boaters, whether they are powered or non-powered boat operators.

We would like to address the notion that personal watercraft are not environmentally friendly. The personal watercraft for sale in Canada are required to comply with USEPA emission regulations for spark ignition engines, which have been in force for many years. Today's products are considerably more environmentally friendly than those of only a few years ago.

This is illustrated in the graph included under appendix 7 in the binder that we provided. That graph compares the exhaust output of the older personal watercraft built prior to the implementation of CARB regulations — California Air Resources Board. CARB mandates more stringent requirements in the state of California.

The USEPA states PWCs have a lower emission level than outboard engines. In Canada, there are approximately 44,000 personal watercraft in service compared to about 1.6 million outboards. It should also be noted that due to the more rapid retirement of personal watercraft, the units equipped with USEPA-approved engines compose a higher percentage of the in-use fleet than one might expect.

Nous croyons que le projet de loi S-10 est inutile et qu'il se fonde sur des principes lacunaires ou erronés. Il est injuste et discriminatoire. De plus, il fait ombrage aux bonnes politiques gouvernementales et sera très difficile, voire impossible, à appliquer.

Pourquoi le projet de loi est-il inutile? Il existe déjà un processus juste et ouvert pour réglementer la navigation de plaisance au Canada. L'article 562 de la Loi sur la marine marchande du Canada indique par quel processus équitable on peut élaborer ce qu'on appelle le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Le processus repose sur la participation du public et prévoit la consultation de tous ceux qui pourraient être touchés par une modification proposée, l'examen par les administrations locales et le gouvernement fédéral ainsi que la possibilité pour les intéressés de présenter des observations à ce qui est publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Les motomarines sont réglementées de la même manière que tous les autres bâtiments motopropulsés, par des mesures comme le Règlement sur les petits bâtiments, la Loi sur les contraventions et le Code criminel, pour en citer quelques-unes. Au fait, il est important de noter que l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments vise à régir le comportement des plaisanciers qui peuvent conduire leur bateau de façon irresponsable. Cette disposition dit précisément ceci:

Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération pour autrui.

Donc, à notre avis, il convient tout à fait de dire que le règlement actuel accorde aux forces policières et aux autres organismes d'application de la loi les pouvoirs nécessaires pour réglementer non seulement les conducteurs de motomarine qui sont imprudents, mais tous les autres plaisanciers, que les bateaux soient motorisés ou non.

Nous aimerions examiner le fait que les motomarines ne sont pas écologiques. Les motomarines vendues au Canada doivent respecter le règlement de l'USEPA, en vigueur depuis de nombreuses années, sur les émissions pour les moteurs à allumage commandé. Les appareils d'aujourd'hui sont beaucoup plus respectueux de l'environnement que ceux d'il y a seulement quelques années.

C'est ce que montre le graphique qui figure à l'annexe 7 du cahier que nous avons apporté. Le graphique compare la sortie d'échappement de l'ancienne motomarine fabriquée avant la mise en oeuvre du règlement du California Air Resources Board, le CARB. Le CARB impose des exigences plus sévères dans l'État de la Californie.

D'après l'USEPA, le niveau d'émission des motomarines est inférieur à celui des moteurs hors bord. Au Canada, il y a approximativement 44 000 motomarines en circulation par rapport à 1,6 million de moteurs hors bord environ. Il faut aussi remarquer qu'en raison d'un retrait plus rapide des motomarines, les modèles équipés de moteurs approuvés par l'USEPA représentent un pourcentage plus élevé des modèles en circulation qu'on pourrait s'y attendre.

The manufacturers of spark ignition marine engines, meaning outboard motors and personal watercraft, have signed an MOU with Canada. That agreement is in the binder in appendix 4. They have pledged to abide by the strict USEPA rules for marine engines sold in Canada.

Marketplace acceptance of new technology products in Canada is ahead of that of the United States.

The MOU has been in effect since the beginning of the 1999 model year, which means that for all practical purposes, new technology products have been on the market in Canada for more than five years.

There are allegations that PWCs are unduly noisy. In appendix 8 of the binder, there is a series of graphs designed to illustrate the sound-emission levels of personal watercraft operated at different speeds and varying distances from shore. This research was carried out using ISO and EN standard testing procedures by an independent research firm, not by the personal watercraft industry. These graphs show that PWCs have sound-pressure emissions that, at a maximum, are no higher than 78 decibels, and some have in fact been recorded in the low- to mid-60 decibel range.

Let's talk a little about safety. The improper use of personal watercraft, or for that matter any other powered boat, may cause injuries or, unfortunately, even death when involved in a collision. Any fast-moving vehicles carrying passengers can do the same. However, without wishing to minimize the importance of this, some perspective on the matter is important. We believe that personal watercraft are not inherently more dangerous than other powered boats, or for that matter other boats, regardless of their means of propulsion.

To illustrate that point, we provided data from the Ontario Provincial Police in appendix 9. Unfortunately, in Ontario, we have not seen a large overall decrease in boating fatalities from 1999 to 2002. That is the period covered in the OPP report. However, let's not forget that over the same period, we have added at least 94,000 new powered boats, plus unaccounted-for non-powered vessels, to Ontario's waterways. Over that same time, unfortunately, 59 people have died in accidents involving canoes and kayaks, 127 from powerboat incidents not including personal watercraft, and 10 in PWC incidents. In 2002, there were two fatal incidents in Ontario. Clearly, personal watercraft do not represent a disproportionate share of the fatalities and should not be singled out for safety reasons.

This point is also supported by the results of a 1996 study conducted for the Coast Guard by Consulting and Audit Canada, in which they stated:

Les fabricants de moteurs marins à allumage commandé, c'est-à-dire de moteurs hors bord et de motomarines, ont signé un protocole d'entente avec le Canada. L'accord se trouve à l'annexe 4 du cahier. Ils se sont engagés à respecter les règles sévères de l'USEPA dans le cas des moteurs marins vendus au Canada.

Au Canada, le marché accepte plus facilement qu'aux États-Unis les produits de la nouvelle technologie.

Le protocole d'entente est en vigueur depuis la sortie des modèles de 1999, ce qui veut dire, à toutes fins utiles, que les produits de nouvelle technologie sont sur le marché au Canada depuis plus de cinq ans.

On prétend que les motomarines font beaucoup trop de bruit. À l'annexe 8 du cahier, il y a une série de graphiques qui illustrent les niveaux sonores des motomarines circulant à différentes vitesses et à des distances variables de la rive. L'étude, fondée sur les méthodes d'essai des normes ISO et EN, a été effectuée par une société de recherche indépendante, et non pas par l'industrie des motomarines. Les graphiques montrent que le niveau sonore des motomarines ne dépasse pas 78 décibels et se situe, dans certains cas, entre 60 et 65 décibels.

Abordons maintenant la question de la sécurité. L'utilisation imprudente des motomarines, ou de tout autre bateau motorisé d'ailleurs, peut causer des blessures ou même, hélas, la mort en cas de collision. C'est la même chose pour tout véhicule qui se déplace rapidement et à bord duquel se trouvent des passagers. Cependant, sans vouloir minimiser l'importance de la situation, il faut ramener la question à de justes proportions. Nous croyons que les motomarines ne sont pas forcément plus dangereuses que d'autres bateaux motorisés, ou d'autres bateaux du reste, quel que soit leur moyen de propulsion.

Pour illustrer cela, nous avons produit des données de la Police provinciale de l'Ontario à l'annexe 9. Malheureusement, en Ontario, le nombre de victimes d'accident nautique n'a pas beaucoup diminué de 1999 à 2002. C'est la période visée par le rapport de la police de l'Ontario. Cependant, il ne faut pas oublier que, pendant la même période, le nombre de bateaux motorisés en circulation sur les voies navigables de la province s'est accru d'au moins 94 000, sans compter les embarcations non motorisées qui ne sont pas comptabilisées. Au cours de cette même période, malheureusement, 59 personnes sont mortes dans des accidents impliquant des canots et des kayaks, 127 dans des accidents de bateau à moteur autres que des motomarines, et 10 des suites d'accidents de motomarine. En 2002, il y a eu deux accidents mortels en Ontario. Il est clair que les motomarines ne causent pas un nombre disproportionné de victimes et ne devraient pas être traitées différemment pour des raisons de sécurité.

C'est aussi ce que confirment les résultats d'une étude effectuée en 1996 pour la Garde côtière par Conseils et Vérification Canada, qui dit:

This risk assessment shows that over the four-year period from 1991 to 1994 in Canada, the drowning rate is 7.63 drowning per 100,000 vessels per year which is about the same as the rate for all other vessel types combined, and lower than the rate for other powered vessels.

We believe that the vast majority act responsibly when using their personal watercraft and that proper training and education will go a long way towards reducing the number and severity of accidents.

The same Consulting and Audit Canada report also stated:

Considerable work is being undertaken by the CCG, boating associations and the PWC industry to promote boating practices in general and safe PWC operation in particular. It is important to be cognizant of these initiatives as they play a significant role in raising awareness among PWC operators as to basic PWC operating practices.

The industry firmly believes that improved operator knowledge and training of all boat operators is essential to enhance safety on the waterways of Canada. In this respect, the final report of the Consulting and Audit Canada group contains a number of recommendations. The report is in the binder. It is fair to say that today, however, many of these recommendations have been implemented and are having the desired impact on operator proficiency and behavioural habits.

In the meantime, the industry continues to work with the Canadian Coast Guard. We are assisting with the implementation of the operator proficiency certification system, under which operators of any powered recreational craft must pass tests to demonstrate competency before they go out on the water. Operating a PWC is also subject to age restrictions. Collectively, these programs are having a positive impact on the behaviour of not only PWC operators but on all boaters across the country. The industry strongly supports these measures, since we recognize that PWC users share their recreational space with others on the water.

The alleged negative impact of personal watercraft on wildlife is a myth that we feel must be refuted. There are authoritative, independent studies that show — one of which was conducted in Canada last year — that PWCs operated in the industry-recommended minimum of two feet of water have little or no impact on sea grasses, marine mammals, fish and other aquatic life because personal watercraft do not use propellers. They use water pumps, which are less intrusive. Other studies show that PWCs have a lower impact on nesting birds than conventional boats or other human activities. Again, there is not a demonstrable problem needing to be fixed by new proposed legislation such as Bill S-10.

L'évaluation des risques indique que, pour la période de quatre ans allant de 1991 à 1994 au Canada, il y a eu 7,63 noyades par 100 000 embarcations par année, ce qui est à peu près le même taux que pour tous les autres types d'embarcation combinés, et ce qui est inférieur au taux pour les autres embarcations à moteur.

Nous croyons que, dans la vaste majorité des cas, les gens se comportent de façon responsable au volant de leur motomarine et qu'une formation et des informations suffisantes vont contribuer largement à réduire le nombre et la gravité des accidents.

Dans le même rapport, Conseils et Vérification Canada ajoute:

Un travail considérable a été entrepris par la GCC, les associations nautiques et l'industrie des motomarines pour encourager les bonnes habitudes nautiques en général et l'utilisation sécuritaire des motomarines en particulier. Il est important de reconnaître ces initiatives étant donné qu'elles jouent un rôle important pour sensibiliser les conducteurs de motomarine au fonctionnement de ces embarcations.

L'industrie croit fermement qu'une meilleure connaissance des techniques de conduite et la formation de tous les plaisanciers est essentielle pour améliorer la sécurité sur tous les cours d'eau du Canada. À cet égard, le rapport final de Conseils et Vérification Canada formule un certain nombre de recommandations. Le rapport se trouve dans le cahier. Il faut dire, cependant, qu'aujourd'hui beaucoup de ces recommandations ont été mises en oeuvre et qu'elles ont l'effet désiré sur la compétence et le comportement des plaisanciers.

Entre-temps, l'industrie continue de travailler avec la Garde côtière canadienne. Nous aidons à la mise en oeuvre du système d'accréditation des compétences des utilisateurs d'embarcation, en vertu duquel les conducteurs de toute embarcation de plaisance motorisée doivent subir des tests pour montrer qu'ils ont les compétences nécessaires avant de s'aventurer sur l'eau. Il y a aussi une limite d'âge pour conduire une motomarine. Ensemble, ces programmes ont un effet positif sur le comportement non seulement des conducteurs de motomarine, mais de tous les plaisanciers du pays. L'industrie approuve sans réserve ces mesures étant donné que nous reconnaissons que les conducteurs de motomarine partagent les cours d'eau avec d'autres.

L'impact négatif que les motomarines auraient sur la faune est, d'après nous, un mythe qui doit être réfuté. Des études indépendantes dignes de foi — dont une a été effectuée au Canada l'an dernier — indiquent que les motomarines utilisées dans un minimum de deux pieds d'eau, tel que recommandé par l'industrie, ne nuisent pas ou à peu près pas à la zostère, aux mammifères marins, aux poissons et autres organismes aquatiques parce que les motomarines n'ont pas d'hélice. Elles sont actionnées par des pompes à eau qui sont moins dérangeantes. D'autres études indiquent que les motomarines nuisent moins à la nidification des oiseaux que les bateaux conventionnels ou d'autres activités humaines. Il n'y a pas, dans ce cas non plus, de problèmes manifestes ayant besoin d'être réglés par une nouvelle mesure législative comme le projet de loi S-10.

Let us now address the unfair and discriminatory nature and some of the other flaws of Bill S-10. We believe that the bill discriminates against the use of PWCs on Canadian waterways. As noted earlier, the Canada Shipping Act defines a personal watercraft as a boat, and its boating restrictions already address all types of boats on our waters. These regulations require that a reasoned investigation be carried out of any proposal for changes to boating restrictions, including a requirement that all affected parties be consulted.

In contrast, Bill S-10 permits a process under which no consultation with the boating community is required. It would allow a group to simply create its own regulation and submit it to the Minister of Fisheries and Oceans. The minister may refuse the proposed restrictions only if he believes that navigation would be restricted, impeded or obstructed. In effect, it allows cottage associations and other non-elected groups to demand and impose a ban or restrictions on personal watercraft operation without any input from the minister responsible for those waterways. Bill S-10 would limit or render useless our democratic process. It would have the effect of legalizing a vigilante-style approach to law making.

We also suggest that Bill S-10 may be unconstitutional. Under the Constitution Act of 1867, legislative authority over navigation is the sole purview of the federal government. Provinces may not enact legislation dealing with navigation. However, Bill S-10 appears to remove ministerial discretion. Federal control of the waterways would be surrendered to these so-called local authorities, groups that have neither the expertise nor the means to enforce regulations.

Every proposed change under Bill S-10 would result in impairing navigation, so, given the proposed lack of power of the minister, federal powers over navigation would be effectively ceded to others. In a recent judgment of the B.C. Court of Appeal, *Dean Walter Kupchanko v. Regina*, the appeal court agreed that Mr. Kupchanko could not be charged with operating his boat in breach of a provincial statute because the province had no authority to create the statute. The judge quoted precedent, noting that:

provinces are constitutionally incapable of enacting legislation authorizing an interference with navigation, since section 91(10) of the *Constitution Act, 1867* gives Parliament exclusive jurisdiction to legislate regarding navigation.

Singling out the operators of PWCs means they would be treated in a discriminatory manner by our justice system. That, to us, is not an acceptable practice. What possible justification could there be to single out one type of boat in this way? It also gives us cause for concern that other types of boats sharing the waterways with personal watercraft and subject to the same boating

Parlons maintenant du caractère injuste et discriminatoire du projet de loi S-10 et de certaines autres de ses lacunes. Nous croyons que le projet de loi désavantage l'utilisation des motomarines sur les cours d'eau du pays. Comme on l'a indiqué plus tôt, la Loi sur la marine marchande au Canada considère que la motomarine est une embarcation, et les restrictions qu'elle impose à la conduite des bateaux régit déjà tous les types d'embarcation sur nos cours d'eau. Le règlement exige qu'une enquête motivée soit effectuée pour chaque modification proposée aux restrictions sur la conduite des bateaux, et que toutes les parties touchées soient consultées.

En revanche, le projet de loi S-10 prévoit un processus qui n'exige pas de consulter le milieu nautique. Il permettra à un groupe de simplement élaborer son règlement et de le présenter au ministre des Pêches et des Océans. Le ministre peut refuser les restrictions proposées seulement s'il estime que la navigation serait restreinte, obstruée ou gênée. En effet, le projet de loi permet aux associations de propriétaires de chalet et à d'autres groupes non élus d'interdire ou de restreindre l'utilisation des motomarines sans l'intervention du ministre responsable des voies navigables touchées. Le projet de loi S-10 limiterait ou rendrait inutile notre processus démocratique. Il aurait pour effet de légaliser une manière de faire des lois qui s'apparente à la façon de procéder des justiciers.

Nous pensons aussi que le projet de loi S-10 peut être inconstitutionnel. Conformément à la Loi constitutionnelle de 1867, le pouvoir de légiférer en matière de navigation incombe seulement au gouvernement fédéral. Les provinces ne peuvent pas adopter de loi à ce sujet. Cependant, le projet de loi S-10 élimine le pouvoir du ministre. L'autorité fédérale sur les voies navigables serait cédée à ces soi-disant autorités locales, des groupes qui n'ont ni les compétences ni les moyens de faire appliquer des règlements.

Toutes les modifications proposées dans le projet de loi S-10 auraient pour effet d'entraver la navigation étant donné que, en proposant de réduire l'autorité du ministre, on céderait à d'autres les pouvoirs du gouvernement fédéral en matière de navigation. Dans une décision qu'elle a rendue récemment dans l'arrêt *Dean Walter Kupchanko c. Regina*, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a conclu que M. Kupchanko ne pouvait pas être accusé d'avoir conduit son bateau en violation d'une loi provinciale parce que la province n'a pas le pouvoir de légiférer en la matière. Le juge a cité la jurisprudence et fait remarquer que:

les provinces ne sont pas en mesure sur le plan constitutionnel d'adopter des lois s'ingérant dans le domaine de la navigation, étant donné que le paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867* confère au Parlement le pouvoir exclusif de légiférer en cette matière.

Notre système de justice serait discriminatoire à l'égard des conducteurs de motomarine s'il les traitait différemment. À notre avis, ce n'est pas acceptable. Comment pourrait-on justifier le traitement particulier accordé ainsi à un type d'embarcation? Cela nous fait craindre également que d'autres types d'embarcation qui partagent les cours d'eau avec les motomarines et qui sont

restriction regulations may be subjected to discriminatory legislation as well. If this bill were allowed to pass, where would such discrimination end?

We believe that improved enforcement would be more effective than a new bill. Inadequate enforcement has been an issue for a number of years, as was noted in the CAC report to the Canadian Coast Guard. We recognize that on-water enforcement of boating regulations is one of the most challenging issues before the enforcement and boating communities today. The boating community as a whole, and the CMMA as a member of that community, praises those dedicated police and other enforcement officers for their relentless efforts to keep our waters safe for all boaters.

Sûreté du Québec has a small number of boats to cover a large area, and unfortunately, has even had to cede part of that responsibility back to some of the municipalities. Having said that, some of those municipalities are in the process of reorganizing and are cash-strapped. They will not be able to carry the ball that the SQ is unable to take care of for the moment.

In contrast, luckily, the OPP has approved a \$2-million increase in funding for marine recreational policing. The \$2 million will be spent over the next five years. Unfortunately for the OPP, marine policing is not a separate line item in the budgets, as it is in most other jurisdictions. Thus, in the OPP's case, marine policing is funded out of their core service and it is not easy to audit, or determine for the general public, how much money is being spent on marine policing in Ontario and in other provinces.

Under these circumstances, adding a new law will not achieve anything of a constructive nature. Surely the attention of governments should be on ensuring the enforcement of existing satisfactory laws rather than on making unenforceable new laws.

Unless a law is properly enforced, it is in real danger of becoming a mockery, to the detriment of those it is designed to protect, as well as to Parliament and to law-makers. Passing a new piece of legislation in such a case would be a disservice, one that may easily come back to haunt its proponents.

CMMA would like to see an increased enforcement presence on Canadian waterways. We would be pleased to support any efforts that would provide those dedicated to upholding our laws with the tools to do a better job.

Should the boating restriction regulation process be revised? Yes. The current process has served the boating community well over the years. However, since we are entering the boating season again, this may be the right time to capitalize on the debate surrounding Bill S-10 and engage the Minister of Fisheries and Oceans on the merits of making improvements to the boating restriction application process.

assujettis au même règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux puissent aussi faire l'objet d'une loi discriminatoire. Si ce projet de loi était adopté, jusqu'où irait la discrimination?

Nous croyons qu'une meilleure application de la loi vaudrait mieux qu'un nouveau projet de loi. La loi est mal appliquée depuis un bon nombre d'années, comme le faisait remarquer CVC dans son rapport à la Garde côtière canadienne. Nous reconnaissons que l'application du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est un des principaux défis auxquels sont confrontés les autorités chargées de l'application de la loi et le milieu nautique. Le milieu nautique dans son ensemble, dont l'ACMPN fait partie, félicite les policiers et les autres agents de l'ordre des efforts soutenus qu'ils déploient pour assurer la sécurité de tous les plaisanciers sur les plans d'eau.

La Sûreté du Québec dispose d'un nombre restreint de bateaux pour surveiller un grand territoire et, malheureusement, elle a dû céder une partie de ses responsabilités à certaines municipalités. Or, certaines de ces municipalités sont en train de se réorganiser et manquent d'argent. Elles ne seront pas en mesure de remplir la tâche que la SQ est incapable d'accomplir.

Par contre, heureusement, la PPO a approuvé, pour les cinq prochaines années, une augmentation de 2 millions de dollars du financement réservé au maintien de l'ordre lié aux activités récréatives sur l'eau. Hélas pour la PPO, le maintien de l'ordre sur l'eau n'est pas un poste budgétaire distinct, comme c'est le cas dans la plupart des autres provinces et territoires. Il est donc difficile pour le grand public de vérifier ou de déterminer combien d'argent est effectivement consacré au maintien de l'ordre sur l'eau en Ontario et dans les autres provinces.

Dans ces circonstances, adopter une nouvelle loi n'aura aucun effet constructif. Les gouvernements devraient plutôt veiller à faire appliquer de façon satisfaisante les lois existantes plutôt que d'en adopter de nouvelles qu'on ne pourra pas faire appliquer.

À moins d'être bien appliquée, une loi risque fort d'être tournée en dérision, au détriment de ceux qu'elle est censée protéger, ainsi que du Parlement et des législateurs. Adopter une nouvelle loi dans ce cas, ce serait rendre un bien mauvais service aux gens, ce qui peut facilement revenir hanter ceux qui l'ont proposée.

L'ACMPN aimerait qu'il y ait plus d'agents de l'ordre sur les voies navigables du Canada. Nous serions heureux d'appuyer toute mesure visant à offrir à ceux qui sont chargés de faire respecter nos lois de meilleurs moyens de travailler.

Faudrait-il revoir le processus du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux? Oui. Jusqu'ici, ce processus a bien servi le milieu nautique. Cependant, à l'approche d'une nouvelle saison de navigation de plaisance, il serait peut-être utile de mettre à profit le débat sur le projet de loi S-10 et sensibiliser le ministre des Pêches et des Océans à l'utilité d'améliorer le processus d'application du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

CMMA would propose updating the process to streamline and improve the creation of regulations in a more timely, less-confusing and efficient manner. We would like to see the following two changes made:

One, eliminate the use of provincially designated authorities, thus permitting all applications to be sent directly to the regional offices of the Canadian Coast Guard.

Two, permit those municipalities or other duly constituted local authorities to file boating restriction applications on a quarterly basis. This will bring applications forward more frequently than the once-per-year schedule currently being used.

There are other improvements that could be made, and we would like to offer suggestions that we would like to see considered.

We would like to see the vessel licensing system computerized. It is a paper system, which is chaotic, and one can barely call it a system.

The Chairman: Some of us do not take kindly to the computerization of the registration of anything.

Mr. Currie: We understand. All we are talking about is taking the existing data and feeding them into a database. Right now, it is a challenge. We would like to suggest that funds be provided from marine fuel tax revenues directly to enforcement agencies and educational organizations to enhance their efforts.

We would like to see improved funding for local groups, including cottagers associations, to permit the placing of appropriate signage to alert boaters to local boating regulations, speed limits and dangers to navigation.

We would like to create a national fund to be used specifically to promote boating safety and boater awareness on a continuous basis.

We would like to establish a database containing the names, and other essential information, of those who have received the training required to receive the pleasure craft operator competency card. This would ensure that enforcement agencies have the necessary access to the data for verification purposes.

Finally, we would like to propose that funding be secured on a permanent basis to support the Canadian Coast Guard so that it may adequately fund the national and regional offices of the Office of Boating Safety.

To conclude, the CMMA urges this Senate committee to reject this bill on the grounds that it is not necessary. It is, at best, on shaky premises, it is unfair and discriminatory, does a disservice to public policy and most likely would become another law that is not properly enforced.

L'ACMPN aimerait qu'on modernise le processus pour qu'on puisse adopter des règlements en temps utile de façon plus ordonnée et plus efficace. Voici les deux modifications que nous proposons:

Un, qu'on élimine les fondés de pouvoirs provinciaux, pour permettre que toutes les demandes puissent être envoyées directement aux bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne.

Deux, qu'on permette aux municipalités et aux autres autorités locales dûment constituées de déposer des demandes de restrictions à la conduite des bateaux tous les trimestres. On pourrait ainsi présenter des demandes plus souvent qu'une fois par année comme c'est le cas actuellement.

D'autres améliorations pourraient être apportées et nous aimerions soumettre des propositions à l'étude.

Nous aimerions que le système d'octroi de permis de bateaux soit informatisé. Actuellement, tout se fait sur papier, de façon très désorganisée, et on peut difficilement appeler cela un système.

Le président: Certains d'entre nous ne voient pas d'un bon oeil l'informatisation de tous les registres.

M. Currie: Nous comprenons. Nous demandons seulement de mémoriser les renseignements existants dans une base de données. Actuellement, c'est un problème. Nous proposerions qu'un fonds constitué à partir de la taxe prélevée sur le carburant des bateaux soit versée directement aux organismes chargés du maintien de l'ordre et aux groupes éducatifs pour les aider dans leur travail.

Nous aimerions qu'on améliore le financement des groupes locaux, y compris des associations de propriétaires de chalet, pour qu'ils puissent installer la signalisation nécessaire pour informer les plaisanciers à propos du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, les limites de vitesse et les dangers à la navigation.

Nous aimerions qu'un fonds national soit constitué précisément pour promouvoir la sécurité nautique et sensibiliser les plaisanciers.

Nous aimerions qu'on établisse une base de données qui renfermerait les noms et d'autres renseignements essentiels sur ceux qui ont reçu la formation nécessaire pour obtenir une carte de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance. Les organismes chargés de l'application de la loi auraient ainsi accès à ces données pour faire des vérifications.

Enfin, nous aimerions que la Garde côtière canadienne dispose de façon permanente de fonds garantis lui permettant de financer suffisamment les services nationaux et régionaux du Bureau de la sécurité nautique.

En conclusion, l'ACMPN enjoint le comité sénatorial de rejeter le projet de loi parce qu'il est inutile. Il repose pour le moins sur des principes douteux, il est injuste et discriminatoire, rend un mauvais service à la politique publique et deviendra sans doute une autre loi mal appliquée.

However, we do not wish to see everyone's hard work wasted. Bill S-10 has created a new community of people from various groups and with various perspectives. Though not all our objectives are the same, there is one common, underlying goal. We all want to improve safety on Canadian waters. That should be the focus as we move forward.

If you are able to recommend that instead of passing Bill S-10, some of the suggestions for improvements we have made could be implemented, we would be more than happy to work with you and with the regulatory agencies to make that happen. Thank you.

The Chairman: I want to set a couple of things straight. You used the word "discrimination" as a pejorative. We do discriminate. We discriminate between cars that have catalytic converters and those that do not. We discriminate between motorcycles. An off-road bike is a motorcycle, but you cannot drive it on the highway. That is discrimination. We make all kinds of discriminations. We also say to dog-owners that you can let your dog run loose over here, but not there. We do discriminate. Discrimination is not always a bad thing.

Do your statistics with respect to drowning include people who have drowned as a result of collisions? Do you know any numbers with respect to trauma injuries that have taken place in the water?

Mr. Currie: I do not have the answer with respect to the trauma. I believe the data we received from the OPP list fatalities. They do not list the means by which the people lost their lives. I will take a leap of faith that the sergeant who gave me the data would have included drowning, as well as anybody who died as a result of an incident in the water, whether they fell into the water, came in contact with another vessel or ran into a fixed object like a dock.

The Chairman: We will check that out.

Mr. Currie: I did not have it, so I did not want to quote it, but I believe that the Red Cross drowning report, which I believe my colleague was going to provide to you, may have a better answer on that.

The Chairman: We have statistics and statistics and statistics. We have some American statistics that suggest otherwise.

Mr. Currie: I wanted to present you with the facts that I believe to be true, and I am not saying the others are not true. I wanted to bring forth Canadian information.

The Chairman: I have one other question that I need answered because it is an issue that I know something about. You mentioned the sound-pressure measurement as being 78 decibels with respect to the operation of a personal watercraft. Compared to what?

Mr. Currie: It is not compared to anything.

The Chairman: Seventy-eight decibels is loud.

Nous ne voulons pas pour autant que le travail accompli soit gaspillé. Le projet de loi S-10 a mobilisé divers groupes ayant des perspectives différentes. Même si nos objectifs ne sont pas tous les mêmes, nous avons un but commun. Nous voulons tous améliorer la sécurité sur les cours d'eau du pays. C'est ce qui devrait retenir notre attention pour l'avenir.

Si vous pouviez recommander, non pas l'adoption du projet de loi S-10, mais que certaines des améliorations que nous proposons soient mises en oeuvre, nous serions très heureux de travailler à leur réalisation avec vous et avec les organismes chargés de la réglementation. Merci.

Le président: Je veux mettre certaines choses au clair. Vous avez employé le mot «discrimination» de façon péjorative. Oui, nous faisons de la discrimination, des distinctions. Nous établissons une distinction entre les voitures qui ont des convertisseurs catalytiques et celles qui n'en ont pas. On fait une distinction entre les motocyclettes. Un VTT est une motocyclette, mais on ne peut pas s'en servir sur l'autoroute. C'est de la discrimination. Il y a toutes sortes de discrimination. On permet aux propriétaires de chiens de laisser leur animal courir en liberté à certains endroits et pas à d'autres. C'est de la discrimination. La discrimination n'est pas toujours mauvaise.

Vos statistiques sur les noyades comprennent-elles celles survenues à la suite de collisions? Avez-vous des chiffres sur les traumatismes survenus dans l'eau?

M. Currie: Je ne peux pas vous répondre au sujet des traumatismes. Les chiffres de la PPO indiquent les décès, pas les causes de décès. Je crois que les données que le sergent m'a remises comprennent les noyades, comme les décès survenus à la suite d'un incident dans l'eau, que les gens soient tombés à l'eau, ou qu'ils soient rentrés en contact avec une autre embarcation ou une installation comme un quai.

Le président: Nous allons vérifier.

M. Currie: Je n'en ai pas parlé parce que je ne l'avais pas avec moi, mais je crois que le rapport de la Croix-Rouge sur les noyades, que mon collègue allait vous fournir je pense, peut mieux vous renseigner là-dessus.

Le président: Nous avons plein de statistiques. Il y a des statistiques américaines qui suggèrent autre chose.

M. Currie: Je voulais vous fournir les faits que j'estime vrais, et je ne dis pas que les autres ne le sont pas. Je voulais vous fournir des renseignements sur la situation au Canada.

Le président: J'ai une autre question à vous poser parce que c'est un sujet que je connais un peu. Vous avez dit que le niveau sonore d'une motomarine était de 78 décibels. C'est par rapport à quoi?

M. Currie: On n'a pas fait de comparaison.

Le président: C'est beaucoup, 78 décibels.

Mr. Currie: I did not want to bring forward data that put a vacuum cleaner or a chainsaw or some other consumer product on the table, because we do not have any data that were tested in the same way as you would test the boat engines. You would not test those things in the same way. I do not know how you can compare them.

Senator Milne: I am having problems with your statistics. You said in Ontario, there were 10 cases of drowning involving PWCs. You had 59 deaths with canoes or kayaks, 137 with boats, 10 from PWCs. Over what period of time? I did not get that.

Mr. Currie: That is a summary. You will find this at tab 9.

Senator Milne: I do not intend to read every page of that binder, I can tell you.

Mr. Currie: The total number of fatalities is shown from 1997 to 2002 in Ontario. It is a five-year period with six boating seasons. Over six boating seasons in Ontario, there were 59 fatalities in what the OPP categorized as "canoes and kayaks." There were 127 powerboat fatalities; that does not include personal watercraft. There were 10 PWC fatalities; and 74 of that total were alcohol-related.

Senator Milne: I was asking about the time period. So it is a six-season time period.

You also said that, according to the Canadian Coast Guard, from 1991 to 1995, there were 7.6 drownings per 100,000 people per year?

Mr. Currie: That is vessels; I believe that is correct.

Senator Milne: This is with PWCs, but you said there are only 44,000 in Canada.

Mr. Currie: There are only 44,000 PWCs in use now. We have sold approximately 78,000 personal watercraft since 1990.

Senator Milne: The total has decreased by that number since then?

Mr. Currie: That is correct. There is a wear factor or an attrition rate inherent in operating a personal watercraft that is very different from any other sort of powered boat. Frankly, they wear out sooner. We saw sales of personal watercraft crest in 1998. Sales of new personal watercraft have been declining since then. We are in a position now where the older ones are being retired at a very rapid rate. The actual number of vessels in use will drop again this year because we will be into that large block of watercraft that were sold in the mid 1996-97 period.

The Chairman: Do you know why sales are decreasing? I am presuming you must have some marketing people who have tried to explain that to you.

M. Currie: Je n'ai pas fourni de données sur les aspirateurs, les scies à chaîne ou d'autres produits de consommation, parce que ces appareils ne sont pas testés de la même façon que les embarcations. Les évaluations ne sont pas faites de la même façon. Je ne sais pas comment vous pouvez les comparer.

Le sénateur Milne: J'ai du mal à comprendre vos statistiques. Vous avez dit qu'en Ontario il y avait eu dix noyades causées par des motomarines. Vous avez dit qu'il y avait eu 59 décès impliquant des canots ou des kayaks, 137 des bateaux et 10 des motomarines. Pendant quelle période? Je n'ai pas compris.

M. Currie: C'est un résumé. Vous allez trouver ces données à l'onglet 9.

Le sénateur Milne: Je n'ai pas l'intention de lire tout ce qu'il y a dans ce cahier, je peux vous le dire.

M. Currie: Le nombre total de décès est indiqué pour 1997 à 2002 en Ontario. Il s'agit d'une période de cinq ans qui comprend six saisons de navigation de plaisance. Au cours de ces six saisons de navigation de plaisance en Ontario, il y a eu 59 décès classés par la police de l'Ontario dans la catégorie des «canots et kayaks». Il y en a eu 127 liés à des bateaux à moteur, ce qui ne comprend pas les motomarines. Il y a eu dix décès causés par des motomarines et, sur le total des décès, 74 sont liés à l'alcool.

Le sénateur Milne: Je vous pose une question sur la période. Il s'agit donc d'une période de six saisons de navigation de plaisance.

Vous avez également indiqué que, selon la Garde côtière canadienne, entre 1991 et 1995, il y a eu 7,6 noyades par 100 000 personnes par année?

M. Currie: Pour les embarcations; je crois que c'est exact.

Le sénateur Milne: Cela comprend les motomarines, mais vous avez dit qu'il y en avait seulement 44 000 au Canada.

M. Currie: Il y en a seulement 44 000 actuellement en circulation. Nous en avons vendu à peu près 78 000 depuis 1990.

Le sénateur Milne: Le nombre total a diminué d'autant depuis?

M. Currie: Oui. Le facteur ou le taux d'usure des motomarines est bien différent de celui de tous les autres bateaux à moteur. En fait, elles vieillissent plus vite. Les ventes de motomarines ont atteint un sommet en 1998, pour diminuer par la suite. Actuellement, les plus vieilles sont retirées très rapidement de la circulation. Le nombre d'embarcations utilisées va encore diminuer cette année avec le retrait du grand nombre d'appareils vendus en 1996-1997.

Le président: Savez-vous pourquoi les ventes diminuent? J'imagine que des spécialistes de la vente ont essayé de vous l'expliquer.

Mr. Currie: The answers are various. The product has matured, just like the Hula Hoop, which eventually became less popular. People have decided going boating is fun, but perhaps they have married or, if they were couples, they may have kids so the personal watercraft is not the right product for them now. They have moved on to something else.

For some people, the personal watercraft was an entry-level boat. Now they have moved on. We believe that is why sales have diminished. They are not inexpensive, but I do not think it is a price issue. It is more of a market-cycle situation.

Senator Milne: Whereas Senator Spivak hopes it is a permanent trend.

Senator Spivak: No, it is up to the people.

Senator Milne: You said that the newer PWCs are much less noisy and less polluting than the older ones. What percentage of these 44,000 vessels out there now would you classify as "newer"?

Mr. Currie: If you trust me to give you a rough calculation, I would say about 50 per cent. It is probably slightly higher, but I would not go out on a limb further than that. I know how many personal watercraft we have sold since the MOU kicked in until the end of last year. I tracked them on a serial number basis, on a monthly basis. The total sales between 1996-97 and today is almost half of our estimate of 44,000 in use.

Senator Milne: What would be the difference in decibel output between the older ones and the newer ones when you are talking about this range from 65 to 75 decibels?

Mr. Currie: The 65 is a bit of an oddity. It may have been a valid result, but I think that is probably on the low side. The cluster is more around 72 to 76. The earlier units, although they may not have been tested as well as the last batch, probably had a sound level around 80 or 81. I am not a mathematician or an engineer but I do know this: It is not like starting out with a dollar and taking 3 cents off and saying now I have 97 cents. There is an exponential reduction in level. I do not want to try to explain it because I do not really understand it.

Senator Milne: A noise level of two decibels is ten times the noise of one decibel. You are talking about a hyperbolic scale.

Senator Finnerty: I look at personal watercraft like motorcycles compared to cars. You were saying that, in your mind, all watercraft are similar. Did you say something about wildlife; that you do not think wildlife is disturbed?

Mr. Currie: I did not say they are not disturbed. I said, based on the information we have been able to obtain, these craft do not pose any more threat to nesting birds or other waterfowl or wildlife than any other power-driven boat.

M. Currie: Les réponses varient. Le produit est parvenu à maturité, comme le Hula Hoop, qui a fini par devenir moins populaire. Les gens aiment cette activité, mais ils se sont peut-être mariés ou ont eu des enfants, si bien que la motomarine ne leur convient pas actuellement. Ils ont changé d'activité.

Pour certains, la motomarine était leur première embarcation. Ils ont maintenant acheté autre chose. Nous croyons que c'est la raison pour laquelle les ventes ont diminué. Ces appareils coûtent cher, mais je ne pense pas que le prix soit un problème. C'est plus une question de cycle de marché.

Le sénateur Milne: Alors que le sénateur Spivak espère que c'est une tendance permanente.

Le sénateur Spivak: Non, c'est aux gens de décider.

Le sénateur Milne: Vous avez dit que les nouvelles motomarines sont moins bruyantes et polluent beaucoup moins que les anciens modèles. Sur les 44 000 embarcations en circulation actuellement, quel serait, d'après vous, le pourcentage de «nouveaux» modèles?

M. Currie: Si vous me permettez de vous donner un chiffre approximatif, je dirais la moitié. C'est probablement un peu plus, mais je n'oserais pas aller plus loin. Je sais combien de motomarines nous avons vendu depuis que le protocole d'entente est entré en vigueur à la fin de l'année dernière. J'ai noté les numéros de série des appareils vendus chaque mois. Entre 1996-1997 et aujourd'hui, on a vendu presque deux fois moins d'appareils au total que les 44 000 qui seraient en circulation d'après nous.

Le sénateur Milne: Quelle serait la différence de bruit entre les anciens et les nouveaux modèles, sur votre échelle de 65 à 75 décibels?

M. Currie: Les 65 décibels sont plutôt rares. On peut avoir obtenu ce résultat, mais je crois que c'est probablement peu souvent. Le niveau sonore se situe en général autour de 72 à 76 décibels. Les plus vieux appareils, même s'ils n'ont peut-être pas été testés comme les plus récents, enregistraient probablement un niveau sonore d'environ 80 ou 81 décibels. Je ne suis ni mathématicien ni ingénieur, mais je sais que ce n'est pas comme si on faisait une simple soustraction. La réduction est exponentielle. Je ne veux pas essayer de vous l'expliquer parce que je ne le comprends pas très bien.

Le sénateur Milne: Un niveau sonore de deux décibels est dix fois supérieur à celui d'un décibel. Vous parlez d'une échelle hyperbolique.

Le sénateur Finnerty: Pour moi, les motomarines sont comme les motocyclettes par rapport aux voitures. Vous avez dit que, pour vous, tous les bateaux de plaisance étaient semblables. Avez-vous parlé de la faune, ne pensez-vous pas que la faune est perturbée?

M. Currie: Je n'ai pas dit qu'elle ne l'était pas. J'ai dit que, d'après les informations que nous avons pu obtenir, les motomarines ne nuisent pas plus à la nidification, aux oiseaux ou à la faune que tout autre bateau motorisé.

Senator Finnerty: Personal watercraft come closer to shore; they come out of the water. They are much more frightening than other types of watercraft.

Mr. Currie: I do not want to debate with you. I am trying to provide you with an answer. The tricky part is that the manufacturers all say "Do not operate this type of vessel in a location where the water depth is less than two feet."

Based on my boating experience, the bulrushes, the reed beds and the lily pad areas where most nesting birds such as loons are found, at least around my cottage, are in the shallow-water areas. One ought not to be riding a PWC in those areas. I do not take my own motorboat in those areas. I do go in with my kayak.

Senator Finnerty: Loons tend to stay in the middle of the lake.

Mr. Currie: The issue I brought up relates to the nesting birds. I do not condone this, but I have seen people chasing seagulls and other birds with boats. As far as I am concerned, that is totally inappropriate behaviour, no matter what kind of boat is used.

Senator Finnerty: We do not have enough enforcement officers to look for abuses with watercraft and under-age people tend to use them. Those are some of our concerns.

Mr. Currie: Those are well-founded concerns. There are not enough police officers, boats, FTEs, or dollars to support an adequate enforcement level for any group of boaters. You could be talking about people at False Creek who rent sea kayaks and paddle around the Coast Guard station at Kitsilano Beach, or boaters on my lake or maybe on yours. There are just not enough dollars, people or equipment to go around. It is a sad situation. We have to find a way to solve the problem.

Senator Finnerty: It is a sad situation.

Senator Spivak: I want to make one comment and then I have a question for Mr. Currie. The Canadian Hospitals Injury Reporting and Prevention Program under Health Canada has the kind of research you are talking about. In 2002, they found that despite the fact that personal watercraft represent about 3 per cent of motorized vessels, they account for 21 per cent of injuries. With personal watercraft, it is not so much a drowning problem; rather, they cause mostly traumatic injuries as people fall off or are hit by the boat. Those PWCs cause considerably higher levels of blunt trauma than other motorized vessels.

We have heard different estimates of how many PWCs there actually are.

You are suggesting there are now 44,000. Someone suggested earlier that there were 50,000. Do you have accurate data on how many there are in Canada? There are at least a million in the United States. I think that is the latest figure.

Mr. Currie: I do not know the number in the United States. To be honest with you, the answer is no.

Le sénateur Finnerty: Les motomarines circulent plus près de la rive; elles sortent de l'eau. Elles font beaucoup plus peur que les autres types d'embarcation.

M. Currie: Je ne veux pas me lancer dans un débat. J'essaie de vous répondre. Il reste que les fabricants disent tous de ne pas utiliser cet appareil s'il y a moins de deux pieds d'eau de profond.

D'après mon expérience, les roseaux, les nénuphars et autres plantes aquatiques où les oiseaux, comme les huard, nichent, du moins près de mon chalet, poussent en eau peu profonde. Il vaut mieux ne pas s'aventurer en motomarine dans ces zones. Je ne circule pas dans ces endroits avec mon bateau à moteur, mais je le fais avec mon kayak.

Le sénateur Finnerty: Les huard ont tendance à se tenir au milieu du lac.

M. Currie: Je parle de la nidification des oiseaux. Je n'admets pas cela, mais j'ai vu des gens chasser des goélands et d'autres oiseaux avec des bateaux. À mon avis, c'est tout à fait irresponsable, quel que soit le genre de bateau utilisé.

Le sénateur Finnerty: Il n'y a pas assez d'agents de l'ordre pour surveiller l'utilisation abusive des motomarines et des jeunes ont tendance à les utiliser. Ce sont certaines de nos préoccupations.

M. Currie: Elles sont bien fondées. Il n'y a pas assez de policiers, de bateaux, d'ETP ou d'argent pour bien faire respecter la loi par tous les groupes de plaisanciers. Qu'il s'agisse de gens à False Creek qui louent des kayaks de mer et circulent autour de la station de la Garde côtière à Kitsilano Beach, ou de plaisanciers sur mon lac ou peut-être le vôtre, il n'y a pas assez d'argent, de personnel ou d'équipement pour faire la surveillance. C'est déplorable. Nous devons trouver le moyen de régler le problème.

Le sénateur Finnerty: C'est déplorable.

Le sénateur Spivak: Je veux faire un commentaire et ensuite poser une question à M. Currie. Le Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention des traumatismes, qui est un programme de Santé Canada, a effectué le genre de recherche dont vous parlez. En 2002, il a constaté que, malgré le fait que les motomarines représentent environ 3 p. 100 des embarcations motorisées, elles sont à l'origine de 21 p. 100 des blessures. Dans le cas des motomarines, le problème n'est pas tellement la noyade; ces appareils causent surtout des traumatismes étant donné que les gens tombent ou sont frappés par l'embarcation. Les motomarines causent beaucoup plus de traumatismes contondants que tout autre embarcation motorisée.

Nous avons entendu différents chiffres sur le nombre de motomarines en circulation.

Vous dites qu'il y en a actuellement 44 000. D'autres nous ont déjà dit qu'il y en avait 50 000. Avez-vous des chiffres exacts sur leur nombre au Canada? Il y en a au moins un million aux États-Unis, d'après les derniers chiffres.

M. Currie: Je ne suis pas au courant des chiffres aux États-Unis. Pour être honnête avec vous, je dois vous répondre que non.

Senator Spivak: You do not have any data?

Mr. Currie: No, that is not the case.

I receive monthly data transmissions from all four of the personal watercraft manufacturers. We have sales information by serial number on all units. The information does not tell us where the boater lives. It simply gives some information about the forward sorting area, which is essentially the postal code, where the warranty is registered. I tallied up the numbers in the report, that is, 77,000-and-change. That is the total number of personal watercraft that had been sold, up to and including the end of December 2002.

There have been some sales since then. I cannot give out that information because it is confidential. I have it, but that is the number.

Senator Spivak: That is helpful.

Mr. Currie: There is no way to give you the actual number of units with any degree of precision. If you read the EPA information, you will find they have calculated that a personal watercraft has a useful life of five years. A large percentage, if not the majority, of PWCs are in use in the warmer climates of the United States. Draw a line across the U.S. where you have warm water, let us say south of the Carolinas, south of San Francisco and all across the Gulf states and some of the other states in the interior. The model there is coming up with five years because there are a lot of PWCs in that area. We are saying, "Wait a second. We cannot get that amount of use in five years." We are asking, "How many engine hours is that before the craft begins to reach the end of its lifespan?"

We got the engine-hour number and it works out, nominally, to seven years. If I take my 77,000 and go back to square one when we first started counting, which was 1990, and subtract all the units that were sold for seven years and say, "Those are no longer in service," the total that is left is 44,000. That is as accurate as anyone will be able to be.

If we had a computerized small-vessel licensing system, we might be able to push a button and get a better number.

Senator Spivak: I have heard many people talk about discrimination. I want to tackle that issue.

As I understand it, according to the Coast Guard, the vast majority of PWCs do not comply with sections of the construction standard for small vessels, specifically with standards for ventilating the engine and the fuel tank compartment, the installation of fuel tanks and electrical systems. I am reading here from their technical standards. In other words, it has to do with fuel tank compartments, ventilation, fuel-tank installation and ignition protection, because there is a risk of explosion caused by leaking fuel vapours. That is one way in which they are different from small vessels.

Le sénateur Spivak: Vous n'avez pas de données?

M. Currie: Non, nous n'en avons pas.

Je reçois tous les mois des données des quatre fabricants de motomarine. Nous avons des informations sur les ventes en fonction des numéros de série de tous les appareils. Les informations ne nous indiquent pas où les plaisanciers vivent. Nous avons simplement des informations sur la région de tri d'acheminement, c'est-à-dire le code postal, où la garantie est enregistrée. J'ai inscrit les chiffres dans le rapport, c'est-à-dire 77 000 à peu près. C'est le nombre total de motomarines vendues, jusqu'à la fin de décembre 2002 inclusivement.

Il y a eu des ventes depuis. Je ne peux pas vous donner les informations parce qu'elles sont confidentielles. J'ai cela, mais c'est le chiffre.

Le sénateur Spivak: C'est utile.

M. Currie: Il est impossible de vous indiquer le chiffre réel d'appareils de façon très précise. D'après les informations de l'EPA, une motomarine a une vie utile de cinq ans. Une grande proportion, si ce n'est pas la majorité des motomarines se trouvent dans les régions plus chaudes des États-Unis, c'est-à-dire à sud des Caroline, au sud de San Francisco, dans tous les États du golfe et dans certains autres États à l'intérieur du pays. On indique que leur durée de vie est de cinq ans parce qu'il y a beaucoup de motomarines dans le sud du pays. Chez nous, il est impossible d'utiliser ces véhicules autant en cinq ans. Nous avons donc voulu savoir pendant combien d'heures le moteur fonctionne avant que l'appareil atteigne la fin de sa vie utile?

D'après le nombre d'heures de fonctionnement du moteur, la durée de vie est de sept ans. Si je remonte à 1990, la première année à partir de laquelle on a commencé le compte, et que je soustrais des 77 000 appareils que j'ai inscrits tous ceux qui ont fonctionné pendant sept ans et que je considère qu'ils ne sont plus en circulation, il en reste en tout 44 000. C'est le plus exact qu'on puisse être.

Si le système d'octroi de permis de petits bâtiments était informatisé, nous pourrions appuyer sur un bouton et obtenir un meilleur chiffre.

Le sénateur Spivak: J'ai entendu beaucoup de gens parler de discrimination. Je veux m'arrêter là-dessus.

Si je comprends bien, d'après la Garde côtière, la grande majorité des motomarines ne respectent pas certaines parties de la norme de construction des petits bâtiments, particulièrement les normes sur la ventilation du moteur et le caisson du réservoir de carburant, l'installation des réservoirs de carburant et les systèmes électriques. C'est ce que disent les normes techniques. Autrement dit, il y a des problèmes concernant les caissons des réservoirs de carburant, la ventilation, l'installation des réservoirs et la protection d'allumage, parce qu'il y a un risque d'explosion causé par les fuites de vapeurs de carburant. C'est un des aspects qui les différencient des autres petites embarcations.

There are many different discriminatory provisions under the schedules of the boating regulations. In other words, some lakes do not allow any powerboats. That is discriminatory. Some lakes do not allow water-skiing between the hours of such-and-such and such-and-such. That is discriminatory. Finally, we spoke to the Coast Guard and the minister back in 1994. That is when the Provinces of Quebec, Ontario and British Columbia made proposals to the cabinet, supported by the Coast Guard, about certain prohibitions. Those were gazetted and then never implemented because the industry said education was the answer.

However, in a letter to me, the minister said that any proposal for a new schedule to the regulations to specifically prohibit PWCs would require full consultation with Canadians. Such a move would be considered a major change to current policy, likely affecting many individuals and commercial interests.

What is the alternative when the policy is that there be no schedule concerning PWCs? You suggested we should work together on some sort of compromise; but the point of the bill is to enable local communities, many of whom are elected — they could be municipalities or whatever — to petition the minister to put PWCs in the same category as other boats in terms of asking for whatever it is they decide. Believe me, it is not I who can ban boats. It is only local communities.

What is your comment on the issue of discrimination? Also, what is your comment on taking away the power from the minister? This is not taking away the power of the minister, because the minister is the one who makes the decision as to who these local authorities are. There have to be all kinds of public consultations.

Mr. Currie: I would be happy to do so. I would like to come back to a statement you made at the beginning, when I believe you said that PWCs do not comply with Canadian Coast Guard regulations. With all due respect —

Senator Spivak: I was referring to small vessels.

Mr. Currie: With all due respect, Senator Spivak, I believe you are wrong. If you read the construction standards document, TP1332, a copy of which is in the binder here, you will find that the manufacturers of personal watercraft have two means of complying with the Canadian Coast Guard small-vessel construction standards. One, they can comply with the document, or they can certify that their craft is in compliance with ISO 13590, which is the international standard for the construction of personal watercraft.

All of the PWCs that are sold in Canada are in compliance with ISO 13590 and/or any other section of 1332 that is required. Thus, the designs or, if you will, the technical specifications as mandated in 1332, are all supplied to the Canadian Coast Guard for their review. No product should be put on the market without the Coast Guard signing off on the documents and providing

Il y a beaucoup de dispositions discriminatoires dans les annexes du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. En effet, certains lacs ne permettent pas les bateaux à moteur. C'est discriminatoire. Certains lacs ne permettent pas le ski nautique entre telle heure et telle heure. C'est aussi discriminatoire. Enfin, nous avons parlé à la Garde côtière et au ministre en 1994. C'est à cette époque que les provinces du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique ont présenté des propositions au cabinet, avec l'appui de la Garde côtière, pour imposer certaines interdictions. Elles ont été publiées dans la *Gazette du Canada*, mais elles n'ont jamais été mises en oeuvre parce que l'industrie a jugé qu'il valait mieux informer les gens.

Cependant, dans une lettre qu'il m'adressait, le ministre indique que toute proposition de nouvelle annexe au règlement en vue d'interdire les motomarines nécessiterait la consultation de tous les Canadiens. Ce serait un changement important par rapport à la politique en vigueur, susceptible de toucher beaucoup de particuliers et d'entrepreneurs.

Quelle est la solution quand la politique veut qu'il n'y ait pas d'annexe sur les motomarines? Vous dites qu'il faut trouver ensemble un genre de compromis; le projet de loi vise justement à permettre aux autorités locales, dont beaucoup sont élues — il peut s'agir de municipalités, par exemple — de demander au ministre de considérer les motomarines comme d'autres embarcations en vue de prendre des décisions à leur sujet. Croyez-moi, ce n'est pas moi qui peux interdire les bateaux. Ce sont seulement les autorités locales.

Qu'avez-vous à dire au sujet de la discrimination? Qu'avez-vous à dire au sujet du pouvoir du ministre? Il ne s'agit pas de réduire son pouvoir parce que c'est lui qui décide qui sont ces autorités locales. Il y a toutes sortes de consultations publiques.

M. Currie: Je serais heureux de vous dire ce que j'en pense. J'aimerais revenir à ce que vous avez soulevé au début, quand vous avez dit que les motomarines ne respectent pas les règlements de la Garde côtière canadienne. Sans vouloir vous offenser...

Le sénateur Spivak: Je parlais des petits bâtiments.

M. Currie: Sans vouloir vous offenser, sénateur Spivak, je crois que vous faites erreur. D'après le document TP1332 sur les normes de construction, qui se trouve dans le cahier, vous constaterez que les fabricants de motomarine ont deux moyens de respecter les normes de construction de la Garde côtière canadienne sur les petits bâtiments. Ils peuvent suivre le document ou certifier que l'appareil est conforme à la norme ISO 13590, qui est la norme internationale de construction des motomarines.

Toutes les motomarines vendues au Canada sont conformes à la norme ISO 13590 ou à l'une ou l'autre partie de la norme 1332. Ainsi, les dessins ou, si vous voulez, les caractéristiques techniques, comme le prescrit la norme 1332, sont tous fournis à la Garde côtière canadienne pour examen. Aucun appareil ne peut être vendu sans que la Garde côtière n'ait signé les

what we loosely call "conformity plates," which are affixed to the sterns of the PWCs.

I am sorry, but they do comply.

Senator Spivak: Are you suggesting, then, that this Coast Guard document I have here is old history and that they now comply with the ISO standards, all of them have been adopted and they are the same as for all small vessels?

Mr. Currie: You are either confusing me or you are confusing the issue.

Senator Spivak: No, I do not think so.

Mr. Currie: PWC manufacturers have a choice, unlike all other boat manufacturers.

Senator Spivak: So they are different?

Mr. Currie: They have the option. There is a dynamic here that is perhaps complex and a little difficult to understand. Prior to 1999, the TP1332 had not been amended for nearly 20 years. Unfortunately, the requirements within 1332 were archaic in a lot of ways. They required manufacturers, for example, to fit cable and pulley steering systems on boats in order to be compliant, when cable and pulley steering systems had gone out of use probably 10 or 12 years before.

Yet, for a variety of reasons, it was very difficult to get 1332 updated. Along the way, personal watercraft appeared on the market; and along the way, an ISO standard for PWC construction evolved. The industry — and I was involved in these discussions at the time — went to the Coast Guard and said, "We have a craft that is being built to this ISO standard." On the other hand, they had an old 1332 document that they were in the process of updating, but which was very inferior to the ISO standard. Because 1332 was not sufficiently modern, the Coast Guard allowed the PWC manufacturers to certify their craft against ISO 13590, which at that time was a brand-new international standard. Canada was the first country in the world to fully adopt the ISO standard for personal watercraft as a means of ensuring quality and conformity in terms of safety and so forth. Since then, Japan, Australia, the European Community and a variety of other jurisdictions have adopted exactly the same process.

We were fortunate, in a strange way, that we had an old set of regulations; we were fortunate that we had a forward-looking group who permitted the use of a brand-new standard when the original Canadian standard was out of date. That is the situation. They all comply; they all have stickers on them.

Senator Spivak: Thank you, Mr. Currie, that is helpful.

Mr. Currie: I do not want to get into a debate about discrimination because I think we could get hung up there. The only comment I would make is that PWCs are boats. They are powerboats like any other powerboat. The BRRs are there.

documents et fourni ce que l'on appelle abusivement les «plaques de conformité» qui sont posées à l'arrière des motomarines.

Je suis désolé, mais elles s'y conforment.

Le sénateur Spivak: Dans ce cas, êtes-vous en train de me dire que le document de la Garde côtière que j'ai en main est de l'histoire ancienne et qu'à l'heure actuelle, elles se conforment aux normes ISO, que ces dernières ont toutes été adoptées et qu'elles sont les mêmes pour toutes les petites embarcations?

M. Currie: Ou vous me mélangez ou vous mélangez tout.

Le sénateur Spivak: Non, je ne pense pas.

M. Currie: Les fabricants de motomarines ont le choix, contrairement aux autres fabricants.

Le sénateur Spivak: Ils sont donc différents?

M. Currie: Ils ont le choix. Nous sommes en présence d'une dynamique complexe qui quelque peu difficile à comprendre. Avant 1999, le TP1332 n'avait pas été modifié depuis près de 20 ans. Malheureusement, les exigences y afférentes étaient archaïques à bien des égards. Par exemple, on exigeait des fabricants qu'ils installent sur les bateaux des systèmes de direction à câble et poulie alors que de tels systèmes ne sont plus utilisés depuis une douzaine d'années.

Pourtant, pour diverses raisons, il s'est avéré très difficile de mettre à jour le TP1332. Avec le temps, les motomarines sont apparues sur le marché et la norme ISO relative à leur fabrication a évolué. Les représentants du secteur — et j'ai participé à ces discussions à l'époque — sont allés trouver les responsables de la Garde côtière pour leur dire: «Nous construisons une motomarine en fonction de la norme ISO.» Par ailleurs, il y avait ce vieux document 1332 qui était en cours d'actualisation, mais qui était inférieur à la norme ISO. Étant donné que le 1332 n'était pas suffisamment moderne, la Garde côtière a permis aux fabricants de motomarines de certifier leurs embarcations selon la norme ISO 13590 qui était à l'époque une toute nouvelle norme internationale. Le Canada a été le premier pays au monde à adopter pleinement la norme ISO pour les motomarines car c'était là un moyen d'assurer à la fois qualité et conformité sur le plan de la sécurité, etc. Depuis, le Japon, l'Australie, la Communauté européenne et de nombreux autres pays lui ont emboîté le pas.

Curieusement, c'est un heureux hasard que notre réglementation ait été obsolète. Nous avons eu la chance d'avoir affaire à un groupe de personnes clairvoyantes qui ont permis l'utilisation d'une norme tout à fait nouvelle au moment où la norme canadienne originale était tombée en désuétude. Voilà la situation. Toutes les motomarines sont conformes; elles affichent toutes des collants qui l'attestent.

Le sénateur Spivak: Merci, monsieur Currie. Cela est utile.

M. Currie: Je ne veux pas me lancer dans un débat sur la discrimination car je pense que nous n'en sortirions pas. Le seul commentaire que je ferai, c'est que les motomarines sont des bateaux. Ce sont des bateaux à moteur comme les autres. Les BRR sont là.

I believe, Senator Spivak, you were asking, what can local communities do? I think they can do what the rest of us are doing, and say we need more enforcement on the water. Section 43 of the Canada Shipping Act would allow the proper enforcement of rules relating to behaviour. The debate that we are dealing with here has to do with boaters doing the wrong things with a particular type of boat. The laws to correct that behaviour are on the books.

The OPP reported no fatalities on highway 400 during the May 24 weekend; yet there were hundreds of thousands of cars zooming up and down there, getting back and forth to cottage country. They had no fatalities because they enforced the speed limits and made sure that the roads were safe.

If we could find a way to apply that approach to enforcement on the water, where, when and as needed, we would take a huge step forward. That is what we need to do.

The Chairman: You are right about the enforcement. Unfortunately, unlike a highway system, you cannot zip from one lake to another on a boat, which makes enforcement more expensive.

Senator Milne: I wanted to point out, Mr. Chairman, that perhaps Mr. Currie should be aware of how Senate committees work and our narrow mandate. You have come up with suggestions for what should happen in this regulation and that regulation, and Coast Guard regulations and more police on the water.

Senate committees are mandated to look at a specific piece of proposed legislation. We are looking in this particular case at Senator Spivak's bill, and that is all we have a mandate to look at. We cannot go beyond it and say you should change this and that law, no matter how good these initiatives might be. This is what we can do here and now.

I do not want you to go away disappointed because we are ignoring that part of what you have said.

The Chairman: That is correct. Just to be sure — I know Mr. Currie knows this and all senators know this — if we were empowered by the Senate by reference to study the question of private watercraft in general as opposed to a specific piece of proposed legislation, then the situation might be different. However, Senator Milne is quite right. We can study things and consider things but we cannot change regulations.

However, some of us have misgivings and frustrations about regulations and how quickly they will come. In the letter that Senator Spivak was talking about, the Coast Guard is said to have proposed new regulations back in 1994. We are still waiting for them to be adopted. Other witnesses who appeared before us

Sénateur Spivak, vous voulez savoir ce que peuvent faire les collectivités locales? Je pense qu'elles peuvent faire ce que le reste d'entre nous fait, c'est-à-dire affirmer qu'il faut assurer une meilleure application de la loi sur l'eau. L'article 43 de la Loi sur la machine marchande du Canada permettrait une application adéquate des règles concernant le comportement. En l'occurrence, nous discutons du cas de propriétaires de bateau qui ont un comportement délinquant aux commandes de leur embarcation. Il existe déjà des lois visant à sanctionner ce type de comportement.

La Police provinciale de l'Ontario n'a rapporté aucun accident mortel sur l'autoroute 400 au cours du week-end du 24 mai dernier. Pourtant, des centaines de milliers d'automobilistes ont emprunté cette autoroute pour se rendre à leur chalet et en revenir. Il n'y a pas eu d'accidents mortels parce que les autorités policières ont fait respecter les limites de vitesse et ont ainsi garanti la sécurité sur les routes.

Si nous pouvions trouver un moyen d'adopter la même approche et de faire respecter la loi sur l'eau quand et là où c'est nécessaire, ce serait un grand pas en avant. Voilà ce qu'il faut faire.

Le président: Vous avez raison au sujet de l'application de la loi. Malheureusement, contrairement à ce qui se passe sur les routes, nous ne pouvons nous déplacer rapidement d'un lac à l'autre en bateau, ce qui rend l'application de la loi plus coûteuse.

Le sénateur Milne: Monsieur le président, je pense qu'il faudrait expliquer à M. Currie comment fonctionne les comités sénatoriaux et lui préciser que notre mandat est très étroit. Vous avez suggéré ce qu'il convient de faire à propos de tel ou tel règlement, ainsi que des changements à la réglementation de la Garde côtière. Vous préconisez aussi une présence accrue des forces policières sur l'eau.

Les comités du Sénat ont pour mandat d'examiner des mesures législatives spécifiques. En l'occurrence, nous étudions le projet de loi du sénateur Spivak, et notre mandat ne va pas plus loin. Nous ne pouvons outrepasser notre mandat et dire qu'il faudrait changer telle ou telle loi, même si ces initiatives sont les meilleures qu'il soit. Voilà les limites de ce que nous pouvons faire ici et maintenant.

Je ne voudrais pas que vous nous quittiez déçus parce que nous ne tenons pas compte d'une partie de vos propos.

Le président: C'est juste. Une précision, pour plus de sûreté. Je sais que M. Currie le sait et que tous les sénateurs le savent, mais si le Sénat nous confiait, par ordre de renvoi, la mission d'étudier la question des motomarines en général par opposition à un projet de loi spécifique, la situation serait différente. Cependant, le sénateur Milne a raison. Nous pouvons envisager et étudier certaines choses, mais nous ne pouvons modifier les règlements.

Cela dit, certains d'entre nous ont des réserves et des frustrations au sujet des règlements et du fait qu'on tarde à les appliquer. Dans la lettre dont parle le sénateur Spivak, la Garde côtière affirmait avoir proposé de nouveaux règlements en 1994. Or, nous attendons toujours qu'ils soient adoptés. D'autres

have described boating regulations to us as sometimes difficult to navigate.

I would like to ask you several obstreperous questions. There are lakes in my province, and I suspect in yours, on which, by one means or another, motorboats are not permitted. I believe that is done in accordance with all of the relations that have to take place between the orders of government that determine that. I suspect there is really nothing wrong with that, in your or my view, because we agree that there are some lakes that just should not have motorboats of any kind on them. Would you agree with that?

Mr. Currie: Absolutely. I would go a little further. We understand that. There are areas of lakes — there will be lakes this year, and there will be lakes years in the future — where some form of restriction on boating is in the public interest. We are absolutely in favour of that.

We are as sad, if you will, as others are that in some cases, putting these restrictions in place can take a long time. I do not know whether it will take four years, but as Senator Spivak says, it can take years. That is why we said applications should be submitted on a quarterly basis. Let's not let good work by good people who have a good idea get thrown out because their application missed that annual cut-off date by a week. It is not right.

Do it quarterly and get the process rolling. I do not know if it will bring more restrictions; but it will certainly process the paperwork faster and it should lower what I call the aggravation factor. People will actually see something they have worked on coming to fruition, not just more paper and more paper, and nothing ever happening.

The Chairman: I have one final question, Mr. Currie, which I would ask you to answer because it will come up, and I would like you to have a chance to put your view on the record. If you were convinced by evidence on the balance of probabilities, taking all of those various sources of statistics into account, that PWCs posed a substantially greater risk to their operators and to the general public than other craft, would you agree that they ought to be restricted in some respects?

Mr. Currie: It would be hard to say no to that question. However, I would think it would require, not a great deal of convincing necessarily, but a great deal of knowledge before we would agree with that perspective. We are not unreasonable.

The Chairman: I prefaced it by saying, if you were convinced.

Mr. Currie: We are reasonable people. We want to continue to sell boats. We are trying desperately —

Senator Milne: You do not want to kill off your customers.

témoins qui ont comparu devant nous ont affirmé qu'il était parfois difficile de s'y retrouver dans la réglementation concernant les bateaux.

Je voudrais vous poser plusieurs questions avec obstination. Il y a dans ma province, et je soupçonne que c'est la même chose dans la vôtre —, des lacs où les bateaux à moteur ne sont pas autorisés. Je crois que cela se fait à la suite d'accords entre les divers ordres de gouvernement. J'imagine que comme moi, vous ne voyez rien de répréhensible à cela car nous convenons que certains lacs ne devraient tout simplement pas accueillir de bateaux à moteur. Êtes-vous d'accord?

M. Currie: Absolument. D'ailleurs, j'irais un peu plus loin. Nous comprenons cela. Il y a des zones de lac — il y aura des lacs cette année et il y en aura aussi à l'avenir — où certaines limites sur l'usage d'embarcations est dans l'intérêt public. Nous sommes tout à fait en faveur de cela.

Tout comme bien d'autres, nous regrettons que dans certains cas, il faut beaucoup de temps avant d'appliquer de telles restrictions. J'ignore s'il faudra attendre quatre ans, mais comme le sénateur Spivak l'a dit, il faut parfois attendre des années. Voilà pourquoi nous estimons qu'il faudrait présenter des demandes sur une base trimestrielle. Il ne faudrait pas que l'excellent travail qu'ont fait des gens bien intentionnés et pleins de bonnes idées soit rejeté parce que leur demande a raté d'une semaine la date butoir annuelle. Ce n'est pas correct.

Il faudrait que cela se fasse tous les trois mois; ainsi, le processus avancerait. J'ignore si cela déboucherait sur un nombre accru de restrictions, mais chose certaine, on pourrait traiter la paperasse plus rapidement et cela ferait baisser ce que j'appelle le facteur d'irritation. Les gens pourraient voir concrètement les fruits de leur travail. Ce ne serait pas simplement une accumulation de paperasse qui n'aboutit jamais à rien.

Le président: J'ai une dernière question, monsieur Currie. Je vous demanderais d'y répondre car je sais qu'elle reviendra sur le tapis et j'aimerais pouvoir faire consigner votre opinion au compte rendu. Si vous étiez convaincu, à la prépondérance des probabilités, appuyée par des statistiques provenant de diverses sources, que les motomarines posent un risque beaucoup plus grand pour leurs conducteurs et pour le grand public que d'autres embarcations, seriez-vous d'accord pour dire qu'elles devraient être assujetties à certaines restrictions?

M. Currie: Il serait difficile de répondre non à cette question. Mais nous devrions pouvoir nous fonder sur une importante expertise avant de convenir que cela est nécessaire. Nous ne sommes pas déraisonnables.

Le président: En guise de préambule, j'avais dit: si vous étiez convaincu.

M. Currie: Nous sommes des gens raisonnables. Nous voulons continuer à vendre des bateaux. Nous essayons désespérément...

Le sénateur Milne: Vous ne voulez pas tuer vos clients.

Mr. Currie: Exactly. Out of all of the available interesting information about boating, there is one fact you would probably find hard to believe, but it is true. The boating industry is large and employs a lot of people. However, we are not gaining new clients at a comparable rate to other recreational activities. The boating industry is, at best, a straight-line industry. Yes, we are selling new boats every year; but if you look at other recreational activities — golf, tennis, if a recreational activity can be defined as playing video games or surfing the net, owning and operating an RV and various other activities — we are slipping.

The total number of outboard motors that we sell annually has not increased in over 15 years. The number of boats that were licensed in this country has not seen a significant increase over that same period, yet the population has grown.

As an industry we are not growing. We are not exactly declining, but we can demonstrate that we are not growing. We want to move forward.

The Chairman: I promise you that this is the last question. However, I know that this will come up and I would like you to have a chance to have your answer on the record.

I made an analogy earlier between motorcycles and motorboats. There are, as you know, luxurious motorcycles with mufflers on them that make them sound like sewing machines, and there are tricycle motorcycles driven by people who are 67 years old that are quiet.

Any machine can be misused, and any right can be abused. There are nice quiet motorcycles that have tents in the back of them, and there are also off-road dirt bikes. There are restrictions on where you can drive them, the way in which you can drive them and the clothes to be worn when you drive them.

Please tell me whether you think that there is a reasonable analogy between that and the question before us?

Mr. Currie: I do not think so. I think that we have a very small percentage of bad apples spoiling the barrel for a lot of other people.

The Chairman: I was referring specifically to the fact that you can buy an off-road bike that you cannot ride on the road.

Mr. Currie: We are not producing PWCs that are an aquatic equivalent of an off-road bike. We are producing something between a sport bike and a roadster — a big cruising motorcycle with a lot of frills and benefits.

M. Currie: Exactement. Parmi toute l'information intéressante disponible au sujet de la navigation de plaisance, il y a un fait que vous aurez probablement du mal à croire, mais qui est vrai. L'industrie de la navigation de plaisance est importante et elle emploie énormément de travailleurs. Cependant, elle n'attire pas de nouveaux clients à un rythme comparable à d'autres activités récréatives. Au mieux, notre secteur est linéaire. Oui, nous vendons de nouvelles embarcations tous les ans, mais si vous comparez notre situation à celle d'autres activités récréatives — le golf, le tennis, les jeux vidéos ou la navigation sur le net, si l'on peut définir cela comme une activité récréative, l'acquisition et l'utilisation d'un VR et diverses autres activités —, nous perdons du terrain.

Le nombre total de moteurs hors-bord que nous vendons chaque année n'a pas augmenté depuis plus de 15 ans. Quant au nombre de bateaux pour lesquels des permis ont été émis au pays, il n'a pas connu d'augmentation marquée au cours de la même période, et pourtant, la population a augmenté.

Notre secteur n'est pas en croissance. Nous ne sommes pas vraiment en déclin non plus, mais nous pouvons faire la preuve que nous ne sommes pas en croissance. Nous voulons progresser.

Le président: Je vous promets que c'est la dernière question. Cependant, je sais que le sujet reviendra sur le tapis et j'aimerais vous donner l'occasion de faire consigner votre réponse au compte rendu.

J'ai fait une analogie tout à l'heure entre les motocyclettes et les bateaux à moteur. Comme vous savez, il existe des motocyclettes luxueuses dotées de silencieux qui leur donnent un son semblable à celui d'une machine à coudre, et il y a des motocyclettes à trois roues conduites par des gens de 67 ans qui sont silencieuses.

N'importe quelle machine peut être mal utilisée, et on peut toujours abuser d'un droit. Il y a des motocyclettes silencieuses auxquelles sont accrochées des tentes-remorque à l'arrière et il y a aussi des motocyclettes tout-terrain. Celles-ci sont assujetties à certaines restrictions, notamment pour ce qui est de l'endroit où on peut les conduire, de la façon dont on peut les conduire et des vêtements qu'il convient de porter lorsqu'on les conduit.

Pouvez-vous me dire si, à votre avis, il s'agit là d'une analogie raisonnable?

M. Currie: Je ne pense pas. À mon avis, nous sommes aux prises avec un très petit pourcentage de têtes brûlées qui gâchent la vie d'un tas d'autres personnes.

Le président: Je faisais spécifiquement référence au fait que l'on peut acheter une moto tout-terrain qu'il est interdit de conduire sur la route.

M. Currie: Nous ne fabriquons pas de motomarines qui seraient l'équivalent aquatique d'une moto tout-terrain. Nous produisons un hybride entre une moto sport et une moto de route, c'est-à-dire une grosse motocyclette de croisière assortie de multiples accessoires.

The Chairman: We should drop that metaphor before we go any further. Thank you very much, Mr. Currie. You have been most informative. We appreciate that you came on such short notice.

The committee adjourned.

Le président: Nous devrions abandonner cette métaphore avant d'aller plus loin. Merci beaucoup, monsieur Currie. Votre témoignage a été des plus instructifs. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu avec un si court préavis.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

On the Implementation of Kyoto:

From the Green Communities Association:

David Poch, Member, Board of Directors.

From B.C. Hydro — Power Smart:

Ted Ferguson, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management.

On Bill S-10:

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

J.A. (Sandy) Currie, Executive Director.

TÉMOINS

Sur la mise en oeuvre de Kyoto:

De la Green Communities Association:

David Poch, membre du conseil d'administration.

De B.C. Hydro — Power Smart:

Ted Ferguson, coordonnateur, Services environnementaux
Gestion des gaz à effets de serre.

Sur le projet de loi S-10:

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

J.A. (Sandy) Currie, directeur général.



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable TOMMY BANKS

Président:

L'honorable TOMMY BANKS

Tuesday, September 16, 2003
Thursday, September 18, 2003

Le mardi 16 septembre 2003
Le jeudi 18 septembre 2003

Issue No. 19

Fascicule n° 19

Fifth and sixth meetings on:

Bill S-10, An Act concerning personal watercraft
in navigable waters
and

First and only meeting on:

Bill C-42, An Act respecting the protection
of the Antarctic Environment

Cinquième et sixième réunions concernant:

Le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines
dans les eaux navigables
et

Première et seule réunion concernant:

Le projet de loi C-42, Loi concernant la protection
de l'environnement en Antarctique

INCLUDING:

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-10)
AND
THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-42)

Y COMPRIS:

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-10)
ET
LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-42)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON ENERGY, THE ENVIRONMENT
AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan, P.C.	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Stratton substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (*September 18, 2003*).

The name of the Honourable Senator Buchanan substituted for that of the Honourable Senator Stratton (*September 18, 2003*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan, c.p.	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Stratton substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (*le 18 septembre 2003*).

Le nom de l'honorable sénateur Buchanan substitué à celui de l'honorable sénateur Stratton (*le 18 septembre 2003*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, September 17, 2003:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Christensen, seconded by the Honourable Senator Léger for the second reading of Bill C-42, An Act respecting the protection of the Antarctic Environment.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Christensen moved, seconded by the Honourable Senator Trenholme Counsell, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 17 septembre 2003:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Christensen, appuyée par l'honorable sénateur Léger, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Christensen propose, appuyée par l'honorable sénateur Trenholme Counsell, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, September 16, 2003
(33)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 5:15 p.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Finnerty, Merchant, Milne and Spivak (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

WITNESSES:

From the Department of Fisheries and Oceans:

Mr. Tim Meisner, Acting Director General, Marine Programs Directorate;

Mr. Daniel Haché, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems;

Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

As an individual:

Mr. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

Mr. Meisner made a statement and together the witnesses from the Department of Fisheries and Oceans answered questions.

At 6:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 6:12 p.m., the committee resumed its sitting.

Mr. Lucier made a statement and answered questions.

At 7:05 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, September 18, 2003
(34)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9 a.m. this day, in room 257 East Block, the Honourable Tommy Banks, Chair, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 16 septembre 2003
(33)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 h 15 dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, c.p., Christensen, Finnerty, Merchant, Milne et Spivak (7).

Également présente: De la Division des sciences et de la technologie du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 10 des délibérations des 25 et 27 mars 2003.*)

TÉMOINS:

Du ministère des Pêches et des Océans:

M. Tim Meisner, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes;

M. Daniel Haché, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale;

M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

À titre personnel:

M. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

M. Meisner fait une déclaration et, avec l'aide des témoins du ministère des Pêches et des Océans, répond aux questions.

À 18 h 05, le comité suspend la séance.

À 18 h 12, le comité reprend la séance.

M. Lucier fait une déclaration et répond aux questions.

À 19 h 05, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 18 septembre 2003
(34)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 heures, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Milne, Spivak and Stratton (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 25, 2003, the committee continued its examination of Bill S-10, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 10, March 25 and 27, 2003.*)

It was agreed, — That the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-10.

It was agreed, — That the Title stand postponed

It was agreed, — That the Preamble stand postponed

It was agreed, — That clause 1 stand postponed

It was agreed, — That clause 2 to 11 carry

It was agreed, — That clause 1 carry

It was agreed, — That the preamble carry

It was agreed, — That the title carry

It was agreed, — That the Bill be adopted without amendment

It was agreed, — That the Chair report this Bill at the next sitting of the Senate.

The committee received numerous letters and the following briefs by individuals / organizations during the consideration of Bill S-10:

The Honourable Mira Spivak;
Atlantic Marine Trades Association;
British Columbia Marine Trades Association;
Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations;
Canadian Marine Manufacturers' Association;

Canadian Recreational Canoeing Association;
Canadian Yachting Association;
Department of Fisheries and Oceans;
Charles Komanoff;
Mid-Canada Marine Dealers Association;
Ontario Recreational Boating Advisory Council; and
Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François (RAPPEL).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Milne, Spivak et Stratton (8).

Également présente: De la Division des sciences et de la technologie du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, attachée de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 25 février 2003, le comité poursuit son examen du projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 10 des délibérations des 25 et 27 mars 2003.*)

Il est convenu — Que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi S-10.

Il est convenu — Que l'étude du titre soit reportée.

Il est convenu — Que l'étude du préambule soit reportée.

Il est convenu — Que l'étude de l'article 1 du projet de loi soit reportée.

Il est convenu — Que les articles 2 à 11 du projet de loi soient adoptés.

Il est convenu — Que l'article 1 du projet de loi soit adopté.

Il est convenu — Que le préambule soit adopté.

Il est convenu — Que le titre soit adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi soit adopté sans amendement.

Il est convenu — Que le président fasse rapport du projet de loi à la prochaine séance du Sénat.

Pendant son étude du projet de loi S-10, le comité a reçu de nombreuses lettres ainsi que des mémoires des personnes et organisations suivantes:

L'honorable Mira Spivak;
Atlantic Marine Trades Association;
British Columbia Marine Trades Association;
Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations;
Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques;
Association canadienne de canotage récréatif;
Association canadienne de yachting;
ministère des Pêches et des Océans;
Charles Komanoff;
Mid-Canada Marine Dealers Association;
Ontario Recreational Boating Advisory Council;
Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut bassin de la rivière Saint-François (RAPPEL).

At 9:05 a.m., pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 17, 2003, the committee proceeded to study Bill C-42, An Act respecting the protection of the Antarctic Environment.

WITNESSES:

From the Department of the Environment:

Mr. George Enei, Director, Conservation Priorities Branch;

Ms. Anne Daniel, General Counsel, Legal Services.

Mr. Enei made a statement and together the witnesses answered questions.

It was agreed, — That the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-42.

The Honourable Senator Milne moved, — That the committee dispense with clause-by-clause consideration of Bill C-42, An Act respecting the protection of the Antarctic Environment and, — That the Bill be adopted without amendment and, — That the Chair report this Bill today.

The question being put on the motion, — It was agreed.

The committee received briefs by the following individuals/organizations during the consideration of Bill C-42:

Department of the Environment.

At 10:12 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

À 9 h 05, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 17 septembre 2003, le comité entreprend l'examen du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique.

TÉMOINS:

Du ministère de l'Environnement:

M. George Enei, directeur, Direction des priorités en matière de conservation;

Mme Anne Daniel, avocate générale, Services juridiques.

M. Enei fait une déclaration et les témoins répondent ensemble aux questions.

Il est convenu — Que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi C-42.

L'honorable sénateur Milne propose — Que le comité passe outre à l'examen article par article du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique — Que le projet de loi soit adopté sans amendement et — Que le président fasse rapport du projet de loi aujourd'hui même.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Pendant l'examen du projet de loi C-42, le comité a reçu des mémoires des personnes et organisations suivantes:

Ministère de l'Environnement.

À 10 h 12, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, September 18, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

NINTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill S-10, *An Act concerning personal watercraft in navigable waters* has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, February 25, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Thursday, September 18, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-42, *An Act respecting the protection of the Antarctic Environment* has, in obedience to the Order of Reference of Wednesday, September 17, 2003, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 18 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-10, *Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 25 février 2003 examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 18 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-42, *Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique*, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 17 septembre 2003 examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

TOMMY BANKS

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, September 16, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 5:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Senators, our witnesses tonight are from the Department of Fisheries and Oceans. Mr. Meisner, the Acting Director General of the Marine Programs Directorate, is accompanied by Mr. Haché and Mr. Saheb-Ettaba.

Mr. Tim Meisner, Acting Director General, Marine Programs Directorate, Department of Fisheries and Oceans: Honourable senators, I would like to start by thanking the members of the committee for providing the Department of Fisheries and Oceans, and specifically the Coast Guard, with an opportunity to speak to you on this important issue. I represent the Coast Guard in my capacity as Acting Director General of Marine Programs. The Canadian Coast Guard welcomes this discussion. We also commend Senator Spivak for her commitment to the environment and to boating safety.

I wish to assure Senator Spivak and this committee that safety and environmental protection are vantage points from which the Canadian Coast Guard accepts its responsibility for pleasure craft in Canada and from which we have developed our position on Bill S-10.

While the Coast Guard shares many of the same concerns as Senator Spivak, I regret that we cannot support Bill S-10. In our view, Bill S-10 would duplicate and possibly conflict with the current tools that the Coast Guard has at its disposal to protect the environment and to advance boating safety. Specifically, the Coast Guard sees no compelling reason to introduce a new process because the current legislation already allows for the Coast Guard to restrict or prohibit vessels, including personal watercraft.

I will provide some background on our current legislation and policy before getting into a more detailed examination of our position.

The public's right to navigate is recognized under common law. In terms of our discussion today, the Constitution Act provides the authority to make laws to regulate all matters related to navigation. This exclusivity of the federal jurisdiction has been confirmed a number of times by the Supreme Court.

The Canada Shipping Act provides the legislative basis to restrict boating for reasons of public safety, protection of the marine environment and public convenience. Under this

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 16 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-10 concernant les motomarines dans les eaux navigables, se réunit aujourd'hui, à 17 h 15, pour examiner cette mesure législative.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nos témoins ce soir proviennent du ministère des Pêches et des Océans. M. Meisner, directeur général intérimaire de la Direction générale des programmes maritimes, est accompagné par M. Haché et M. Saheb-Ettaba.

M. Tim Meisner, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes, ministère des Pêches et des Océans: Honorables sénateurs, je voudrais d'abord remercier les membres du comité d'avoir donné au ministère des Pêches et des Océans, plus particulièrement à la Garde côtière, l'occasion de vous parler de cette importante question. Je représente la Garde côtière en ma qualité de directeur général intérimaire des Programmes maritimes. La Garde côtière canadienne est heureuse de la tenue de cette discussion. Elle félicite aussi madame le sénateur Spivak pour son engagement à l'égard de l'environnement et de la sécurité nautique.

Je souhaite assurer le sénateur Spivak, ainsi que le comité, que la sécurité et la protection de l'environnement sont des points de vue à partir desquels la Garde côtière canadienne accepte sa responsabilité concernant les embarcations de plaisance au Canada et à partir desquels nous avons arrêté notre position à l'égard du projet de loi S-10.

La Garde côtière et madame le sénateur Spivak partagent plusieurs préoccupations semblables, mais je regrette que nous ne puissions appuyer le projet de loi S-10. Selon nous, le projet de loi ne viendrait que doubler les outils dont dispose actuellement la Garde côtière en matière de protection de l'environnement et de promotion de la sécurité nautique et pourrait entrer en conflit avec ceux-ci. Plus précisément, la Garde côtière ne voit aucun motif impérieux justifiant la présentation de nouveaux processus, puisque les dispositions réglementaires actuelles lui permettent déjà de restreindre ou d'interdire le bâtiment, y compris les motomarines.

Je vais donner quelques renseignements sur nos politiques et nos lois actuelles avant d'expliquer notre position plus en détail.

La common law reconnaît le droit du public de naviguer. La Loi constitutionnelle confère le pouvoir de légiférer pour réglementer toutes les questions de navigation. La Cour suprême du Canada a confirmé plusieurs fois cette compétence exclusivement fédérale.

La Loi sur la marine marchande du Canada fournit les fondements législatifs à la restriction de la navigation pour des raisons de sécurité publique, de protection du milieu marin et d'utilité publique. En vertu de ce pouvoir législatif, le Cabinet a

legislative authority, cabinet has enacted the boating restriction regulations, which are the instrument by which boating restrictions are administered by the Canadian Coast Guard.

Relevant to this discussion, the boating restriction regulations provide a mechanism to restrict or prohibit the operation of all powered vessels, including personal watercraft, on Canadian waters. These regulations currently contain a number of schedules that set out the restrictions and prohibitions that apply to these vessels. All vessels, not just certain kinds of vessels, are prohibited using the boating restriction regulations.

Bill S-10 would, therefore, be a departure from our current practice whereby boating restrictions are applied to all motorized vessels. What is at issue, and where the Coast Guard and Bill S-10 part company, is that current Coast Guard regulations apply to all motorized vessels and do not provide for the restriction of a specific kind of vessel, such as a personal watercraft.

In addition to restrictions, a number of other measures could be established under the boating restriction regulations. For example, shoreline speed restrictions could be applied in participating provinces. Permits could be issued for events that may occur on a waterway where a restriction is in place. The maximum horsepower of vessels has been set for operators under 16 years of age, as well as the minimum age required to operate a vessel, including a personal watercraft. These schedules are amended regularly to add and, in some rare cases, to withdraw a restriction from a particular schedule following a request from a local authority.

Our philosophy, based on our experience, is that in the first instance, it is better to educate the public on what safe and responsible boating is, rather than to rely solely on regulation. I do not for a moment pretend to tell you that education and promotion campaigns are enough. However, I must tell you that our experience is that we get good results, including changed attitudes.

To support this approach, we have a suite of measures to fall back on to control the operation of powered vessels, including personal watercraft, in addition to the boating restriction regulations. The Coast Guard also administers the small vessel regulations and the competency of operators of pleasure craft regulations.

I believe it is worthwhile noting section 43 of the small vessel regulations and its significance to local communities. This section can be used to address irresponsible behaviour by an individual using any pleasure craft, including a personal watercraft. Under this section, warnings and then certain fines are available. That is why the Coast Guard is promoting awareness of section 43 of these regulations in partnership with the enforcement community, the marine industry, boating associations and municipalities. We

adopté le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, instrument qui permet à la Garde côtière canadienne d'appliquer les restrictions à la navigation.

En ce qui concerne le sujet qui nous préoccupe, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux fournit un mécanisme restreignant ou interdisant l'exploitation de tous les bâtiments à propulsion mécanique, y compris les motomarines, sur les eaux canadiennes. Ce règlement comporte actuellement un certain nombre d'annexes qui définissent les restrictions ou interdictions s'appliquant au bâtiment. C'est donc dire que toutes les embarcations, non pas seulement certaines, font l'objet d'interdictions en vertu de ce règlement.

Le projet de loi S-10 se distinguerait donc de nos pratiques actuelles, qui imposent l'application de restrictions à la navigation pour tous les bâtiments à propulsion mécanique. Le point qui fait l'objet du débat est le suivant: la réglementation en vigueur de la Garde côtière s'applique actuellement à tous les bâtiments à propulsion mécanique et ne prévoit aucune restriction pour un type de bâtiment en particulier, comme les motomarines. C'est là où la Garde côtière et le projet de loi S-10 divergent.

En plus de restrictions, bon nombre d'autres mesures pourraient être mises en oeuvre en vertu du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Par exemple, une limite de vitesse riveraine pourrait être appliquée dans les provinces participantes. Des permis pourraient être émis pour des événements ayant lieu sur une voie navigable assujettie à une restriction. On a défini la puissance maximale des embarcations pouvant être exploitées par des personnes de moins de 16 ans, ainsi que l'âge minimal exigé pour pouvoir conduire une embarcation, notamment une motomarine. Ces annexes sont modifiées périodiquement pour ajouter et, en de rares cas, retirer des restrictions, à la demande de l'autorité locale.

Selon notre propre expérience, nous estimons qu'il vaut mieux sensibiliser le public à la navigation sûre et responsable, au lieu de se fier seulement sur des dispositions réglementaires. Je ne tente pas de vous faire croire que l'éducation et les campagnes de promotion suffisent, mais je dois vous dire que, dans notre cas, nous obtenons de bons résultats, notamment des changements d'attitude.

Pour appuyer cette approche, nous disposons d'une série de mesures sur lesquelles nous pouvons compter pour exercer un contrôle sur l'exploitation de bâtiments à propulsion mécanique, y compris les motomarines, en plus du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. La Garde côtière applique aussi le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance.

Je crois qu'il est important de signaler l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments et de relever son importance pour les collectivités locales. Cet article peut servir à contrer le comportement irresponsable d'une personne conduisant une embarcation de plaisance, y compris une motomarine. Des avertissements et des amendes sont prévus en vertu de cet article. C'est pourquoi la Garde côtière, en partenariat avec la communauté policière, l'industrie marine, les associations de

also have the operator competency regulations, which require a certain level of knowledge to operate a pleasure craft. We believe that part of the success we appear to be having with safer boating is attributable to this initiative.

As honourable senators can see, we have measures available and that is why our view remains that boating restrictions may not always be the first or best way to deal with irresponsible behaviour by an individual using a personal watercraft.

At this time I think it might be helpful to compare what we at the Coast Guard see as Bill S-10's measures with those now available mainly through the boating restriction regulations. I would like to begin with some of the similarities.

Bill S-10 provides for a similar power to make regulations; a similar scheme of schedules annexed to the regulations; a similar process for requesting a restriction or a prohibition; and a similar provision with regard to local consultation.

In terms of differences, the proposed measures in Bill S-10 would have restrictions or prohibitions applying only to personal watercraft; the power to make regulations would be given to the minister, not to cabinet; provincial governments would be bypassed; and administrative constraints and deadlines would be imposed on the minister.

We believe that the Canadian boating public would not be well served by Bill S-10 because it would essentially result in two sets of boating restriction regulations: one for personal watercraft and the other for all other vessels. Further, Bill S-10 would create more regulation where regulations already exist to deal with personal watercraft, such as section 43 of the small vessel regulations.

While processes are increased, our view is that the bill would not increase safety and environmental protection. We would also like to draw the attention of committee members to an important challenge, which I touched on indirectly a moment ago: enforcement.

DFO currently relies heavily on the enforcement agencies, such as RCMP, provincial and municipal police forces and other agencies designated to enforce its regulations. The department recognizes that the agencies that enforce boating regulations for the Coast Guard are themselves already stretched to the limit and adding another layer of regulations may further erode this limited capacity. I am sure that this is not what Bill S-10 sets out to do.

Before concluding, allow me to return to the restriction question, which I believe to be the core of the matter before us. Although I have indicated that Bill S-10 would be a departure

plaisanciers et les municipalités, encourage la sensibilisation à l'article 43 de ce règlement. Il existe également le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, qui exige un certain niveau de connaissances en vue de l'exploitation d'une embarcation de plaisance. Nous croyons qu'une part du succès que nous connaissons en matière de sécurité nautique est attribuable à ce règlement.

Comme les honorables sénateurs peuvent le constater, nous disposons de toutes les mesures nécessaires. Voilà pourquoi nous sommes toujours d'avis que des restrictions à la conduite des bateaux peuvent ne pas toujours s'avérer le premier ou le meilleur moyen de contrer le comportement irresponsable d'une personne conduisant une motomarine.

À ce moment-ci, je crois qu'il serait utile de comparer les mesures proposées dans le projet de loi S-10 à celles déjà en place, principalement dans le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. J'aimerais commencer tout d'abord par les similitudes.

Le pouvoir prévu dans le projet de loi S-10 concernant la prise de règlements, le jeu d'annexes, le processus pour demander une restriction ou une interdiction et la disposition concernant la consultation locale sont tous semblables.

Sur le plan des différences, le projet de loi S-10 disposerait des mesures suivantes: des restrictions ou interdictions ne s'appliquant qu'aux motomarines; le pouvoir de prendre des règlements serait conféré au ministre et non au Cabinet; les gouvernements provinciaux ne joueraient aucun rôle; des contraintes administratives et des délais seraient imposés au ministre.

Nous croyons que le projet de loi S-10 ne servirait pas les intérêts des plaisanciers canadiens, car il donnerait lieu à deux séries de dispositions en matière de restrictions à la conduite des bateaux: une pour les motomarines et une autre pour toutes les autres embarcations. De plus, le projet de loi S-10 créerait davantage de règlements alors que des règlements visant les motomarines sont déjà en place, comme l'article 43 du Règlement sur les petits bâtiments.

Même si des mesures sont ajoutées, nous estimons que le projet de loi ne contribuerait pas à accroître la sécurité pour autant. Nous aimerions aussi attirer l'attention du comité sur un important défi que j'ai mentionné indirectement il y a un moment, c'est-à-dire l'application des règlements.

Notre ministère s'appuie énormément sur des organismes comme la GRC, les forces de police provinciales et municipales et d'autres organismes pour faire appliquer ces règlements. Le ministère reconnaît que les organismes chargés de l'application des règlements pour la Garde côtière sont déjà utilisés au maximum, et l'ajout d'une autre série de règlements pourrait venir miner davantage cette capacité limitée. Je suis persuadé que le projet de loi S-10 ne vise pas cet objectif.

Avant de terminer, permettez-moi de revenir sur la question des restrictions qui constituent, selon moi, le fond de notre problème. Bien que j'aie mentionné que le projet de loi S-10 divergerait des pratiques ministérielles actuelles, j'aimerais ajouter

from current departmental practice, I would like to add that the Canadian Coast Guard would consider any application for a boating restriction brought to our attention.

Specifically, the Canadian Coast Guard would consider an application to prohibit or restrict the operation of personal watercraft on certain waters if this were made using the current boating restriction regulations process.

What do we consider when any application is made, including one for personal watercraft? First, we require that the proponent supply an identification of the problem — why the boating restriction is needed; second, we consider whether alternatives, including non-regulatory alternatives, are more appropriate; and, third, we ensure that consultation with those most likely to be affected by the restriction has taken place. We believe that this current approach is solid and that it continues to serve the public well.

The Coast Guard recognizes that the use of Canada's waters has changed considerably in the last generation. It would not be an understatement to say that a good deal of this change has occurred in the last 10 years. The advent of pleasure boating as a larger recreational pastime, along with significant technological changes such as the personal watercraft, compel the Coast Guard to keep up with this curve and to consider new ways of dealing with change and challenge. We think that we are making good progress, but we also think we can do better as time moves along. We are not opposed to doing things differently if that is what it takes to do our job well. At the same time, we need to be sure that we know clearly what we are dealing with and whether that identified issue requires a new remedy or simply an adjusted existing tool.

I do not believe that we have issues with personal watercraft that are beyond our current means to mitigate or resolve. That is why I wish to ensure that we clearly make the point today that we are not saying "no" to personal watercraft only restrictions, but rather, we are asking that this kind of restriction be assessed using the current tools that we have. Safe and responsible boating is a goal with which I think we can all easily agree. I believe the current system can continue to accommodate and advance that concept.

In conclusion, I thank you for this opportunity to present the Canadian Coast Guard's views to this committee. I welcome any questions on this matter.

Senator Spivak: Thank you for your presentation. I must say that I am somewhat puzzled by your statement that you would accept an application concerned with personal watercraft only. I want to draw your attention to one of many letters that I have received. Two ministers wrote to me and said that any proposal for a new schedule to the regulations to specifically prohibit

que la Garde côtière canadienne serait prête à envisager l'application de toute restriction à la navigation de plaisance qu'on lui présenterait.

Plus précisément, la Garde côtière canadienne examinerait une demande d'interdire ou de restreindre l'exploitation de motomarines sur certaines eaux si celle-ci était présentée dans le cadre du processus actuel du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

Quels sont les éléments que nous examinons lors de la présentation de demandes, y compris celles qui ciblent les motomarines seulement? Premièrement, nous demandons à l'auteur de la demande de définir le problème — d'exposer la raison justifiant le besoin d'une restriction à la navigation de plaisance; deuxièmement, nous envisageons d'autres possibilités, y compris des solutions autres que des règlements, afin de définir si elles ne sont pas davantage appropriées; et troisièmement, nous voyons aussi à ce que des consultations aient lieu avec les personnes qui seraient les plus touchées par la restriction. Nous croyons que l'approche actuelle est solide et qu'elle continue de bien servir le public.

La Garde côtière reconnaît que l'usage des eaux du Canada a considérablement changé depuis une génération. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'une grande part de ces changements ont eu lieu au cours des 10 dernières années. L'avènement de la navigation de plaisance comme activité de loisir de prédilection et des changements technologiques importants, tels que les motomarines, forcent la Garde côtière à faire face à cette tendance et à envisager de nouvelles façons de composer avec les changements et les défis. Nous croyons que nous progressons de façon satisfaisante, mais nous reconnaissons également que nous pouvons faire mieux au fil du temps. Nous ne rejetons pas la possibilité d'agir différemment si c'est ce qu'il faut faire pour bien faire notre travail. Ceci étant dit, il importe de s'assurer que nous comprenons clairement l'objet de nos travaux et de déterminer si l'on doit faire appel à une nouvelle solution ou à une solution existante modifiée.

Je ne crois pas que la question des motomarines dépasse les moyens déjà en place permettant de prendre des mesures d'atténuation ou de résolution. Voilà pourquoi je souhaitais préciser aujourd'hui que nous ne refusons pas de mettre en oeuvre des restrictions ne s'appliquant qu'aux motomarines. Nous demandons cependant que ce type de restrictions soit évalué à l'aide des outils déjà en place. Je crois que la navigation sûre et responsable est un objectif sur lequel nous pouvons tous facilement convenir. Je suis d'avis que le système actuel peut continuer d'appuyer et de favoriser ce concept.

En terminant, je vous remercie de me donner l'occasion de faire valoir les points de vue de la Garde côtière canadienne à ce comité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Spivak: Je vous remercie de votre exposé. Je dois dire que votre déclaration selon laquelle vous accepteriez une demande ciblant les motomarines seulement me rend perplexe. Je veux attirer votre attention sur l'une des nombreuses lettres que j'ai reçues. Deux ministres m'ont écrit pour me dire que toute proposition concernant l'ajout d'une nouvelle annexe au

PWCs would require full consultation with Canadians. Such a move would be considered a major change to current policy, likely affecting many individuals and commercial interests. They also said that current boating restriction regulations do not provide for restrictions against a specific type of vessel but do provide a means to prohibit or restrict all powered vessels, including personal watercraft.

In fact, there have been several attempts, as you are aware, to have prohibitions of some kind or another on personal watercraft. The most notable one was in 1994 when Quebec, Ontario, British Columbia and the Coast Guard all agreed that there should be some prohibition on the operation of personal watercraft. It was gazetted, but in the end, it was not allowed.

Are you suggesting, Mr. Meisner, that the policy has changed? What is the current policy of DFO on this issue? In another letter, it was not clear whether the policy has changed.

Mr. Meisner: It is a matter of whether we are talking policy, practice or philosophy. We have no written policy, but our practice has always been to place restrictions on motorized vessels as a group and not on specific kinds of vessels.

Having said that, the legislation gives us the authority to make restrictions for specific types, but in practice we have done that with a minimalist approach — not interfering as much as we could. We have never received an application for boating restriction regulations for PWCs alone.

Senator Spivak: Yes indeed, you have. You received one in 1994. Just a moment — there have been others.

Mr. Meisner: That was for a schedule, just to clarify, not for restriction of PWCs in a particular waterway.

Senator Spivak: Does not that require a schedule? Of course it does. I do not understand.

Mr. Daniel Haché, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems, Department of Fisheries and Oceans: If I may, as a case in point, if you want a restriction for a particular type of vessel and no schedule exists, then we look at the case itself for a restriction; and eventually, in parallel, we will create a process for a schedule as well. However, we cannot just create a schedule without a case to be considered within it.

Senator Spivak: Of course. The point is, though, there are perhaps 2,000 applications made for other motorized vehicles, each of them with a schedule, so what are we talking about here?

Mr. Meisner: Each application is different.

règlement visant à interdire précisément les motomarines nécessiterait une consultation complète auprès des Canadiens. Un tel ajout serait considéré comme un changement important à la politique actuelle qui aurait fort probablement une incidence sur de nombreuses personnes et des intérêts commerciaux. Les ministres ont aussi affirmé que le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux ne prévoit pas des restrictions à propos d'un type précis d'embarcation, mais plutôt un moyen d'imposer des interdictions ou des restrictions à l'égard de toutes les embarcations, y compris les motomarines.

En fait, on a tenté à plusieurs reprises, comme vous le savez, d'imposer des restrictions quelconques visant les motomarines. La tentative la plus notable a eu lieu en 1994. Le Québec, l'Ontario, la Colombie-Britannique et la Garde côtière avaient convenu que certaines restrictions devraient s'appliquer à l'exploitation de motomarines. Les restrictions en question avaient été publiées dans la *Gazette du Canada*, mais, au bout du compte, elles n'ont pas été autorisées.

Laissez-vous entendre, monsieur Meisner, que la politique a changé? Quelle est la politique actuelle du ministère à ce sujet? Dans une autre lettre, il n'était pas clair si la politique avait changé.

M. Meisner: La question est de savoir si nous parlons de la politique, des pratiques ou de la philosophie. Nous ne disposons d'aucune politique écrite, mais, selon nos pratiques, nous avons toujours imposé des restrictions à l'ensemble des embarcations motorisées et non pas à certains types d'embarcations en particulier.

Cela étant dit, la loi nous confère le pouvoir d'établir des restrictions pour certains types d'embarcations, mais dans la pratique, nous avons exercé ce pouvoir avec parcimonie — nous ne sommes pas intervenus autant que nous aurions pu. Nous n'avons jamais reçu de demande d'élaboration d'un règlement sur les restrictions à la conduite des motomarines seulement.

Le sénateur Spivak: Mais vous en avez déjà reçu. Vous en avez reçu une en 1994. Attendez un instant — il y en a eu d'autres.

M. Meisner: Elle concernait l'ajout d'une annexe, dois-je préciser, et non une restriction à l'égard des motomarines dans un cours d'eau particulier.

Le sénateur Spivak: Une telle demande ne nécessite-t-elle pas l'ajout d'une annexe? Bien sûr. Je ne comprends pas.

M. Daniel Haché, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale, ministère des Pêches et des Océans: Puis-je me permettre de dire que, si on demande une restriction pour un type particulier d'embarcation et qu'aucune annexe n'existe, nous examinons le cas et, en parallèle, nous entamons un processus d'établissement d'une annexe. Cependant, nous ne pouvons pas créer simplement une annexe sans avoir de cas à examiner.

Le sénateur Spivak: Bien sûr. Mais il demeure qu'environ 2 000 demandes sont effectuées pour d'autres véhicules motorisés, à chacun desquels correspond une annexe, alors de quoi est-il question en ce moment?

M. Meisner: Chaque demande est différente.

Senator Spivak: I also want to ask if it is possible to restrict, according to your policy, just PWCs in a particular lake without affecting other motorized vehicles? I am a community member, and there was a group of people in the lake next to mine who wished to do that. The RCMP told them that you cannot.

Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services, Department of Fisheries and Oceans: If you will allow me, I will respond from the objective legal point of view, not from the policy point of view — how the boating restriction regulations are drafted right now. Some schedules are provided right now, so if someone asks the Coast Guard to make a restriction — in a particular lake, for example, for PWCs only — it is not possible currently. However, we can deal with the PWCs like other motorized, engine-powered vessels; the PWCs could be restricted together with other pleasure craft having the same engine.

Senator Spivak: That was my understanding. Now has the policy changed?

Mr. Aziz Saheb-Ettaba: If you will allow me to continue. However, this does not prevent the Governor in Council, on the recommendation of the minister, from amending the boating restriction regulations in order to add the specific schedule that addresses only PWCs. It is not impossible to do it, but it will require an additional step to create that new schedule.

Senator Spivak: Okay. That is very clear. Thank you. I understand now what you are saying. In other words, the policy is the same; it has not changed.

My second question is, would that require full consultation? I was told at one point it would require full consultation with Canadians all across the country, not just in that particular lake. Am I mistaken in that?

Mr. Meisner: Adding a schedule to the regulations would require full consultation.

Senator Spivak: That is the same thing. In other words, if a group of people on a lake went through all those things — consultations, et cetera — just for PWCs, it would go through the boating restriction regulations and would then go to the minister. Where would this consultation with all Canadians take place?

Mr. Meisner: As a minimum, through the *Canada Gazette*.

Senator Spivak: Now I understand; whereas if I wanted to restrict just an ordinary boat, a normal boat, that is not the case?

Mr. Meisner: Not if the schedule is already in place.

Senator Spivak: That is very clear.

Le sénateur Spivak: Je veux aussi savoir s'il est possible d'imposer des restrictions, selon votre politique, uniquement aux motomarines dans un lac en particulier sans que cela ne touche d'autres véhicules motorisés? Je suis membre d'une collectivité, et un groupe de personnes habitant aux abords du lac situé à côté du mien souhaitait faire cela. La GRC les a informés que c'était impossible.

M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques, ministère des Pêches et des Océans: Si vous me permettez, je vais expliquer du point de vue juridique, et non pas du point de vue de notre politique, comment le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est rédigé à l'heure actuelle. Conformément à certaines annexes qui existent en ce moment, il est impossible d'imposer une restriction dans un lac en particulier s'appliquant, par exemple, uniquement aux motomarines. Cependant, nous pouvons imposer des restrictions à l'égard des embarcations comme nous pouvons le faire pour d'autres embarcations motorisées; des restrictions pourraient s'appliquer aux motomarines ainsi qu'à d'autres embarcations de plaisance qui possèdent le même moteur.

Le sénateur Spivak: C'est ce que j'avais compris. Mais la politique a-t-elle changé?

M. Aziz Saheb-Ettaba: Permettez-moi de continuer. Il est à noter cependant que cela n'empêche pas le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, de modifier le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux en vue d'ajouter une annexe portant seulement sur les motomarines. Cela n'est pas impossible, mais il faudra une autre étape pour créer cette nouvelle annexe.

Le sénateur Spivak: D'accord. C'est très clair. Merci. Je comprends maintenant ce que vous dites. Autrement dit, la politique est la même; elle n'a pas changé.

Ma deuxième question vise à savoir si une consultation est nécessaire. On m'a déjà dit qu'une consultation complète auprès de l'ensemble des Canadiens serait nécessaire, et non pas seulement auprès des résidents du lac en question. Est-ce exact?

M. Meisner: L'ajout d'une annexe au règlement nécessite une consultation.

Le sénateur Spivak: C'est la même chose. Autrement dit, si un groupe de résidents d'un lac avait suivi toutes les étapes — consultations, et cetera — seulement pour les motomarines, les restrictions seraient ajoutées au Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et ensuite présentées au ministre. Comment s'effectuerait cette consultation auprès de l'ensemble des Canadiens?

M. Meisner: Au moins par l'entremise de la *Gazette du Canada*.

Le sénateur Spivak: Maintenant je comprends. Tandis que si on voulait imposer des restrictions s'appliquant à un bateau ordinaire, ce ne serait pas le cas?

M. Meisner: Pas si une annexe existe déjà.

Le sénateur Spivak: C'est très clair.

The Chairman: Thank you, Senator Spivak. I want to make sure that we understand, and that you understand, the difference of opinion that some of us may have with you. I think that the authors of the bill, and those who support the bill, understand the boating regulations — and we understand them even better now. We know that the boating regulations have always been there. The reason that this bill exists is because the action that its authors and sponsors and supporters wish the government and its agencies to take has not been taken. As you have just said, there is no schedule at present that permits the restriction of PWCs specifically in a particular waterway if the residents around that area want that to happen. That is precisely the shortcoming that exists in the present regulations, as seen by the people who support this bill.

With respect to some of the other things you said, about irresponsible behaviour, for example, irresponsible behaviour by an individual would result, I presume, in charges against that individual, whether he was driving an outboard putt-putt or a PWC or a ferry boat. That is not the point of this bill, or at least it is not the only point — to curb irresponsible behaviour. It does, as its detractors have pointed out, use a very large sledgehammer to kill perhaps a fly. If people are living around a lake and are generally bothered by these things — because it is an aesthetic question as well — that is the point of this bill. It is not just irresponsible persons, but persons who are operating a watercraft that cannot be steered when power is lost and which has, according to the information we have heard from others, resulted in a very high level of accidents of one kind or another. It is not only irresponsible behaviour that the supporters of this bill are looking at.

You mentioned in your address to us that the difference is that Bill S-10 would have restrictions or prohibitions applying only to personal watercraft. That is exactly correct.

I would like to ask three questions. You mentioned that the provincial governments are bypassed. Yes. This is a Government of Canada prerogative, is it not — shipping, navigable waters?

Mr. Meisner: Yes.

The Chairman: I take that as an irrelevant point. What is the present budget, give or take a nickel, of the Coast Guard and Department of Fisheries and Oceans for education with respect to the proper, safe and considerate use of PWCs?

Mr. Meisner: What I can give you is the budget of our Office of Boating Safety and the programs across the country, which includes both the regulatory and education aspects; that is about \$9.4 million currently. I cannot split it between the regulatory and education aspects.

Le président: Merci, sénateur Spivak. Je veux m'assurer que nous comprenons, et que vous aussi comprenez madame le sénateur, la divergence d'opinion que certains d'entre nous peuvent avoir avec vous. Je crois que les auteurs du projet de loi, et ceux qui l'appuient, comprennent le Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux — et nous le comprenons encore mieux maintenant. Nous savons que le règlement a toujours existé. Le projet de loi a été élaboré car ses auteurs, ses parrains et les personnes qui l'appuient souhaitent que le gouvernement et ses organismes prennent une mesure qui n'a pas encore été prise. Comme vous venez de le dire, il n'existe aucune annexe en ce moment qui permette d'imposer des restrictions aux motomarines précisément dans un cours d'eau en particulier si c'est ce que souhaitent les résidents de l'endroit en question. C'est la lacune qui existe dans le règlement, comme l'ont constaté les personnes qui appuient le projet de loi.

Quant aux autres éléments dont vous avez parlé, comme le comportement irresponsable, par exemple, j'imagine que toute personne reconnue coupable d'un tel comportement se verra imposer des sanctions, peu importe qu'elle ait piloté un vieux rafirot, une motomarine ou un transbordeur. Le but de ce projet de loi n'est pas uniquement d'empêcher les comportements irresponsables. Comme ses détracteurs l'ont fait remarquer, cette mesure législative équivaut à utiliser un canon pour tuer une mouche. Ce projet de loi consiste à protéger les personnes vivant aux abords des lacs et que ces engins dérangent — parce que c'est aussi une question d'esthétique. Il ne vise pas seulement les personnes irresponsables, mais aussi celles aux commandes de motomarines qui deviennent incontrôlables lorsqu'elles perdent de la vitesse et qui, d'après ce que nous avons entendu, sont à l'origine d'un très grand nombre d'accidents en tous genres. Ceux qui appuient ce projet de loi ne visent pas qu'à prévenir les comportements irresponsables.

Vous avez dit, dans votre allocution, que la différence résidait dans le fait que le projet de loi S-10 comportait des restrictions ou des interdictions s'appliquant uniquement aux motomarines. C'est tout à fait exact.

J'aimerais vous poser trois questions. Vous avez fait remarquer que les gouvernements provinciaux ne jouaient aucun rôle. Effectivement. C'est une prérogative du gouvernement canadien, n'est-il pas question de voies navigables ou servant au transport des marchandises?

M. Meisner: Si.

Le président: Je considère cet élément non pertinent. À combien s'élève environ le budget dont disposent actuellement la Garde côtière et le ministère des Pêches et des Océans pour assurer une formation adéquate sur la conduite sécuritaire et respectueuse des motomarines?

M. Meisner: Je peux vous donner le montant du budget du Bureau de la sécurité nautique et vous énumérer les programmes appliqués un peu partout au pays, qui touchent à la fois la réglementation et la formation; actuellement, il tourne autour de 9,4 millions de dollars. Je ne saurais vous dire quelle proportion est consacrée au volet réglementaire et quelle part sert à la formation.

The Chairman: There is not a separate budget for education?

Mr. Meisner: No, we have an Office of Boating Safety that conducts both aspects.

The Chairman: Then I guess it would be equally impossible for you to tell me how many Coast Guard patrols there are on Lake Wabamun, or on the North Saskatchewan River, where I live, because it would be in the same budget, I presume. You said regulatory activities, and I presume enforcement, are included in that.

Mr. Meisner: No, we do not the enforcement.

The Chairman: All right, but observation. That is in the \$9.4 million and we do not know how that is split up. Can you find that out for us? We would like to have a general breakdown of the \$9.4 million. How much of it is for education, PR, advertising and courses, if there are courses? How much of it is for patrols, in the normal sense of the word; and, not incidentally, how much of it might be for administration and those sorts of things? Just a general breakdown would be helpful.

How long do you suppose it would take to get that information?

Mr. Meisner: It would be a week, probably. We have to talk to the regions as well to get the split. This is a national figure. It would take a week at the outside. We will get it more quickly if we can.

The Chairman: If you could, it would be much appreciated. I do not know whether that would be a determining factor in anyone's mind but we may get to the question of this bill before we get that answer. If you could get it to us more quickly, rather than more slowly, we would be grateful.

Mr. Meisner: If it is readily available, we could have it in a matter of days.

The Chairman: Thank you. I want to put Senator Spivak's last question in a different way. You say that the Canadian Coast Guard would consider an application to prohibit or restrict the operation of personal watercraft. I gather that would involve the making of a schedule.

Again, I am pointing out the difference between that existing policy and the one envisaged by the authors and supporters of this bill, which is that that would no longer be something that would be merely considered. It would be de facto. If the provisions in the bill happened one after the other, then they would be restricted.

There would not be an option to decide on anyone's part, except for the people directly involved, whether that would happen. That is a distinct difference that you have pointed out. It is precisely the point of the bill, if I understand it correctly.

Le président: N'y a-t-il pas de budget séparé pour la formation?

M. Meisner: Non, le Bureau de la sécurité nautique s'occupe des deux aspects.

Le président: J'imagine qu'il vous est tout aussi impossible de me dire combien il y a de patrouilleurs de la Garde côtière sur le lac Wabamun ou sur la rivière Saskatchewan Nord — c'est la région où je vis — puisque cela entre dans le même budget. Vous avez parlé des activités en matière de réglementation; je suppose que l'application des règlements en fait partie.

M. Meisner: Non, cela ne relève pas de nous.

Le président: D'accord, mais vous faites de l'observation. Nous ne savons pas comment se répartissent ces 9,4 millions de dollars. Pourriez-vous vous informer? Nous voudrions savoir dans les grandes lignes comment se décomposent ces 9,4 millions de dollars, c'est-à-dire combien d'argent vous consacrez à la formation, aux relations publiques, à la publicité et aux cours, si tant est que vous en donniez. Quel est le montant réservé aux patrouilles, au sens propre du terme, et combien s'en va dans l'administration et d'autres dépenses du genre? Une simple ventilation d'ordre général nous aiderait beaucoup.

De combien de temps avez-vous besoin pour obtenir ces informations?

M. Meisner: Il me faudra probablement une semaine. Nous devons aussi communiquer avec les régions pour recueillir certaines données. C'est un chiffre national. Cela devrait prendre une semaine, mais si nous le pouvons, nous vous enverrons l'information avant.

Le président: Ce serait très apprécié. Je ne sais pas si quiconque considère ce facteur déterminant, mais nous aimerions avoir ces renseignements en mains avant de passer au vote. Si vous pouviez nous transmettre l'information plus rapidement que prévu, nous vous en serions reconnaissants.

M. Meisner: Si elle est déjà disponible, ce ne sera qu'une question de jours.

Le président: Merci. J'aimerais revenir à la dernière question du sénateur Spivak. Vous avez dit que la Garde côtière canadienne serait prête à examiner une demande d'interdiction ou de restriction de l'utilisation des motomarines. J'imagine que cette décision donnerait lieu à la préparation d'une annexe au règlement.

Encore une fois, j'insiste sur la différence entre la politique existante et celle envisagée par les auteurs et les promoteurs de ce projet de loi, voulant que cet élément soit désormais à peine pris en compte. De fait, si les dispositions prévues au projet de loi devaient s'appliquer l'une après l'autre, on imposerait des restrictions.

Les gens n'auraient plus la possibilité de décider, sauf ceux qui sont directement concernés, si cela est susceptible de se produire. C'est une différence singulière que vous avez signalée et, si j'ai bien compris, c'est précisément l'objet du projet de loi.

Senator Christensen: I would like more clarification. Thank you, gentlemen, for being here. Quite obviously, the bill has been brought forward because of concerns of persons who live, in a recreational way, on waterways. They have huge investments, in some cases, in cottages. Personal watercraft are quite different from outboard motors, or even inboards, because of the way in which they are operated and the noise that they make, et cetera. That causes some persons much annoyance and disturbance. You go to these places for peace and quiet.

On page 2 you say specifically that the Coast Guard sees no compelling reason to introduce a new process. You are saying that you have the legislation. How, through the existing legislation, do we get to the point of what Senator Spivak is trying to accomplish? You are saying that you do not need this bill because you already have the authority. How do we do it?

Mr. Meisner: In response to your question and Senator Banks' third question, the caveat that I put on it is that we would consider it, given that it was submitted under the current process, which includes consultations with all those who would be impacted by such a restriction. I am saying that we have the tools to put a restriction in place. We would consider putting in a restriction on personal watercraft if it went through the process of consultation that we use for all our other restrictions. We have that process in place to be in tune with the federal government's regulatory policy to ensure that all consultations hear both sides of the story.

We would not put in an automatic restriction. It would be considered. That is what I meant.

Senator Christensen: You go on further on page 4 to say that the schedules are amended regularly to add, and in some rare cases to withdraw, a restriction, following a request from a local authority.

Mr. Meisner: Which is subject to consultation.

Senator Spivak: I have a supplementary question. Full consultation is provided for in the bill, including with lawmakers.

I do not understand. I thought I had it clear from what Mr. Saheb-Ettaba said. You can only do that if you restrict all motorized vehicles in a particular area. You cannot do that, I thought you said, unless it goes to the minister, and the minister agrees that we should have a schedule just for PWCs.

You do not, in fact, have it in the current legislation. The current regulations do not allow an easy way to do that.

The Chairman: Is what Senator Spivak just said true?

Le sénateur Christensen: J'aimerais obtenir davantage d'éclaircissements à ce sujet. Je tiens à vous remercier, messieurs, de comparaître devant nous aujourd'hui. Bien évidemment, ce projet de loi a été présenté en réponse aux préoccupations des personnes qui vivent, pour se détendre, aux abords de voies navigables. Dans certains cas, ces personnes ont investi des sommes considérables dans l'achat de leur chalet. Les motomarines sont bien différentes des embarcations hors bord ou même en-bord à cause de leur mode de conduite et du bruit qu'elles produisent, par exemple. Pour certains, elles sont une source de nuisances. Les gens qui choisissent de s'établir dans ces régions y vont pour profiter de la paix et de la quiétude qu'elles procurent.

À la page 2 de votre allocution, vous indiquez que la Garde côtière ne voit aucun motif impérieux justifiant la présentation d'un nouveau processus puisque, selon vous, il y a déjà des dispositions réglementaires. En quoi la loi actuelle peut-elle nous aider à régler le problème soulevé par le sénateur Spivak. Vous dites que vous n'avez pas besoin de ce projet de loi parce que vous avez déjà le pouvoir d'agir. Comment faire?

M. Meisner: Je vous répondrai, et cela vaut aussi pour la troisième question posée par le sénateur Banks, que nous en tiendrions compte étant donné que cela a été présenté selon la procédure actuelle qui prévoit des consultations auprès de toutes les personnes visées par une telle restriction. Je dis que nous avons déjà les outils pour imposer des restrictions. Nous pourrions appliquer de telles mesures aux conducteurs de motomarines si le processus de consultation suivi était celui utilisé pour toutes les autres limitations. Ce processus est en place et il convient de l'adapter à la politique réglementaire du gouvernement fédéral pour s'assurer que toutes les consultations permettent d'entendre les arguments des deux camps.

Nous n'imposerions pas automatiquement des restrictions. Nous étudierions la question. C'est ce que j'ai voulu dire.

Le sénateur Christensen: À la page 4 de votre allocution, vous dites que les annexes sont modifiées périodiquement pour ajouter et, en de rares cas, retirer des restrictions, à la demande des autorités locales.

M. Meisner: Cela fait l'objet de consultations.

Le sénateur Spivak: J'aimerais vous poser une autre question. Ce projet de loi prévoit aussi une vaste consultation, y compris auprès du législateur.

Je ne comprends pas. Je pensais avoir saisi à la lumière des explications de M. Saheb-Ettaba. Vous ne pouvez le faire que si vous limitez l'utilisation de tous les véhicules motorisés dans un secteur donné. Il me semble vous avoir entendu dire que ce n'était pas possible, à moins de s'adresser au ministre, et ce dernier est d'accord pour que nous préparions une annexe applicable uniquement aux motomarines.

En réalité, ceci ne fait pas partie des dispositions réglementaires actuelles car ces dernières ne permettent pas d'intervenir aussi simplement.

Le président: Ce que vient de dire le sénateur Spivak est-il vrai?

Mr. Meisner: The current regulations do not have a schedule for prohibiting personal watercraft. One could be added. That is all I am saying. The tool exists. You can still add it to the consultation process.

Senator Spivak: That is exactly what the bill wants to do.

The Chairman: Excuse me, Senator Christensen has the floor.

Senator Christensen: It seems to me that the department is saying that they have the tools, they have the ability to do it, and the additional legislation being proposed is redundant. You already have the tools and it can be done. How can it be done and why is it not being done when needed?

Mr. Meisner: Why is it not being done? I will reiterate that since 1994, including since this bill was drafted, we have not received an application for a personal watercraft prohibition. In the case in 1994, it was determined through the consultation program that many parties were against it.

Senator Christensen: You are saying that if the requests are forthcoming, it can be dealt with?

Mr. Meisner: It can be dealt with through the current process of consultation.

Mr. Haché: If I may, there is a schedule and there is a regulation. What we would need as a trigger to consider adding a schedule would be a specific case where a restriction is needed for PWCs only on a particular body of water. That would take one consultation track at the local level, but adding a schedule would take another consultation track at the national level.

Senator Christensen: Once you had it at the national level, then you could automatically take any request down to a local level.

Mr. Haché: Once the schedule is in place, then others would be consulted only at the local level.

Senator Christensen: Once you have a schedule, it can be implemented at the local level.

Mr. Haché: That is correct.

Senator Christensen: The big question then is how to put in place the process for developing that schedule that could be used by local groups on specific lakes or rivers when they wished to do so. Perhaps we are not looking at new legislation, but creating a national schedule that can be applied at any time to any specific area.

Mr. Haché: To be clear, that schedule has to be triggered by a specific case.

Senator Christensen: Yes.

M. Meisner: Les dispositions actuelles ne sont pas accompagnées d'une annexe prévoyant l'interdiction des motomarines. On pourrait en rajouter une. C'est tout ce que je dis. Les outils existent. Vous pouvez ajouter cet élément dans le processus de consultation.

Le sénateur Spivak: C'est exactement ce que vise le projet de loi.

Le président: Pardonnez-moi, la parole est au sénateur Christensen.

Le sénateur Christensen: Le ministère semble dire qu'il dispose des outils et des moyens pour agir et que le projet de loi proposé est redondant. Si vous avez les éléments vous permettant d'intervenir, dites-nous alors comment vous procéderiez et pourquoi rien n'est fait quand c'est nécessaire?

M. Meisner: Pourquoi rien n'est fait? Permettez-moi de vous rappeler que depuis 1994, et même depuis que ce projet de loi a été rédigé, nous n'avons reçu aucune demande d'interdiction concernant les motomarines. En 1994, le processus de consultation a permis de conclure que beaucoup de gens étaient contre cette idée.

Le sénateur Christensen: Vous êtes en train de dire que si on reçoit des demandes, on s'occupera de la question, n'est-ce pas?

M. Meisner: On peut déjà s'en occuper grâce au processus de consultation actuel.

M. Haché: Si je puis me permettre, je vous rappelle qu'il existe une annexe et des dispositions réglementaires. Nous aurions besoin, comme élément déclencheur pour ajouter une autre annexe d'un cas particulier en vertu duquel on devrait imposer des restrictions à l'utilisation des motomarines sur un plan d'eau donné. Cela nécessiterait la tenue de consultations au niveau local, mais l'ajout d'une annexe supposerait l'organisation de consultations au niveau national.

Le sénateur Christensen: Une fois que vous les avez organisées au niveau national, vous pouvez automatiquement redescendre au niveau local.

M. Haché: Après la mise en oeuvre de l'annexe, on ne procéderait qu'à des consultations au niveau local.

Le sénateur Christensen: Lorsqu'on s'est entendu sur une annexe, on peut l'appliquer à l'échelle locale.

M. Haché: C'est exact.

Le sénateur Christensen: La grande question est de savoir comment mettre en place le processus permettant d'élaborer une telle annexe, que pourraient utiliser des groupes locaux sur certains lacs ou rivières lorsque souhaité. Peut-être qu'il n'est pas nécessaire d'envisager une nouvelle mesure législative; il suffirait de créer une annexe nationale applicable en tout temps, dans n'importe quel secteur.

M. Haché: Il convient de rappeler que cette annexe doit être mise en oeuvre à la suite d'un événement précis.

Le sénateur Christensen: Oui.

The Chairman: The procedure following that is at the pleasure of the minister, correct? If I make an application to have PWCs prohibited on my lake, the beginning of the procedure that follows from that would involve establishing a schedule, dealing with both local and national consultations and the approval of the minister. Is that correct?

Mr. Haché: Basically, recommendations go all the way to the Special Committee of Council.

The Chairman: What council?

Mr. Meisner: Privy Council.

Mr. Haché: SCC — Special Committee of Council.

Senator Spivak: Cabinet.

The Chairman: It is subject to cabinet approval.

Senator Milne: If the residents of one particular lake succeed in getting this all way through the various and assorted steps and a schedule is drawn up, then that schedule can be applied to other lakes that may also want to ban PWCs?

Mr. Meisner: Correct.

Senator Milne: No one knows how many lakes there are in Canada. They cannot be counted.

Mr. Meisner: It would be done on a case-by-case basis once the schedule is put into place.

Senator Milne: The minister would have nothing else on his plate for years and years.

Mr. Meisner: That is how the system works for motorized vessels. Individual waterways are added to that schedule as needed.

Mr. Haché: You have to realize that the consultation for a particular case is at the local level. The consultation for adding a schedule is at the national level.

Senator Spivak: That is the point of the bill.

The Chairman: I want to make absolutely sure that we understand. In the event that such an application were made by an individual, it would still come down to the discretion of the Governor in Council as to whether to proceed. Is that correct?

Mr. Meisner: At the end of the day, yes.

The Chairman: The point of the bill is to say, "No, no" — not "you may," but "you shall." That is the significant thing.

Senator Spivak: There are problems with navigation.

Senator Buchanan: This is interesting. I am not following something here about the minister's approval. Let me tell you a little story. Back in the early 1980s, we passed some regulations in Nova Scotia governing Ski-Doo's. One of the regulations under the Motor Vehicle Act was that before you could drive a Ski-Doo across a highway in Nova Scotia, you had to get the permission of the Minister of Transportation. One of the members said, "This means that next Sunday, when I am out with my friends and we

Le président: Cela dépend du bon vouloir du ministre, n'est-ce pas? Si je demande que les motomarines soient interdites sur mon lac, on commencerait par préparer une annexe puis on procéderait à des consultations aux niveaux local et national, avant d'obtenir l'approbation du ministre. Ai-je raison?

M. Haché: Normalement, les recommandations se rendent jusqu'au Comité spécial du Conseil.

Le président: Quel Conseil?

M. Meisner: Le Conseil privé.

M. Haché: Le CSC — c'est-à-dire le Comité spécial du Conseil.

Le sénateur Spivak: En somme, le Cabinet.

Le président: C'est donc le Cabinet qui donne son approbation.

Le sénateur Milne: Si un groupe de personnes résidant aux abords d'un lac réussit à passer au travers des différentes étapes du processus et qu'une annexe est créée, celle-ci pourra s'appliquer aussi à d'autres lacs sur lesquels on voudrait interdire l'utilisation des motomarines, n'est-ce pas?

M. Meisner: Effectivement.

Le sénateur Milne: Personne ne sait combien il y a de lacs au Canada. On n'a jamais pu tous les compter.

M. Meisner: On procéderait au cas par cas, une fois l'annexe mise en oeuvre.

Le sénateur Milne: Cela pourrait occuper le ministre à temps plein pendant des années.

M. Meisner: C'est ainsi que fonctionne le système pour les embarcations motorisées. On ajouterait différents plans d'eau à cette annexe selon les besoins.

M. Haché: Il faut bien comprendre que les consultations pour les cas particuliers se font au niveau local. Les consultations destinées à ajouter une annexe se tiennent au niveau national.

Le sénateur Spivak: C'est l'objet de ce projet de loi.

Le président: Je veux être certain que nous comprenons bien. Dans l'éventualité où une demande serait formulée par un particulier, ce serait encore au gouverneur en conseil de décider comment procéder. Exact?

M. Meisner: En bout de ligne, c'est ce qui se passerait.

Le président: Le but de ce projet de loi est de dire: «Non, non, ce n'est pas que vous pouvez, c'est que vous devez.» C'est le point fondamental.

Le sénateur Spivak: La navigation pose certains problèmes.

Le sénateur Buchanan: C'est intéressant. Il y a quelque chose que je ne comprends pas au sujet de l'approbation du ministre. Permettez-moi de vous raconter une anecdote. Au début des années 80, nous avons adopté des dispositions réglementant l'utilisation des motoneiges en Nouvelle-Écosse. En vertu du Motor Vehicle Act, avant de pouvoir traverser une route de Nouvelle-Écosse en motoneige, il fallait obtenir la permission du ministre des Transports. Un député avait alors dit: «Cela signifie

are skidoing around the countryside and come to Highway 101, I will have to get off, get on the pay phone to the Minister of Transportation and say, "Hey, we are down here in the Annapolis Valley and we want to cross Highway 101. Please give your permission." We recognized immediately how silly it was to have to get the minister's personal approval to do this.

Are you saying that the minister's approval must be obtained when someone makes an application about certain watercraft on a lake?

Mr. Meisner: No, it is just a one-time event to make the regulation. The minister would make a recommendation to the cabinet committee. Once that regulation is in place, that restriction is there. He does not have to approve it every time.

Senator Buchanan: Would your bill not look after that?

Mr. Meisner: The point is that that is a duplicate of a tool we already have.

Senator Buchanan: You do not do it now.

Let me tell you another story. My wife and I were talking about a story in the newspaper the other day. I told her that we have a senator in Ottawa looking after this. I do not know if you read this story, but it is one of the most bizarre I have ever read. Someone over here in Wakefield, Quebec, on the Rideau River, was out on a personal watercraft and ran over a bear cub at least six times. He tries to drown the thing. He hooked it up with a rope and towed it behind his watercraft. Yet I am told that nothing could happen to the guy. How could he be so irresponsible and do that kind of thing and have nothing happen to him?

Senator Spivak: He just needs education. That is all.

Senator Buchanan: You must have heard about that.

Mr. Meisner: I think the issue was not the way he drove the boat but the way he treated the animal.

Senator Buchanan: He was roaring around the Rideau River. They were watching him from the shore.

Mr. Meisner: Under section 43 of the small vessel regulations, you could charge him with irresponsible driving. That tool is in place.

Senator Buchanan: Who would charge him?

Mr. Meisner: All our regulations are enforced by police forces — RCMP, OPP, whoever would have jurisdiction where he was.

que dimanche prochain, lorsque je sortirai avec mes amis faire de la motoneige à la campagne et que j'arriverai à l'intersection de la route 101, je devrai descendre de mon véhicule, me rendre jusqu'à une cabine publique et appeler le ministre des Transports pour lui dire «Nous sommes dans Annapolis Valley et nous voulons traverser la route 101. Veuillez s'il vous plaît nous donner votre permission.» Nous nous sommes immédiatement rendu compte à quel point cela était ridicule d'obtenir le consentement personnel du ministre pour quelque chose de semblable.

Êtes-vous en train de dire qu'il faut obtenir l'avis du ministre quand quelqu'un fait une demande concernant des motomarines sur certains lacs?

M. Meisner: Non, la création du règlement ne se fait qu'une fois. Le ministre ferait une recommandation auprès du comité du Cabinet. Lorsque la réglementation serait en vigueur, on appliquerait la restriction correspondante. Le ministre n'aurait pas besoin de donner son approbation à chaque fois.

Le sénateur Buchanan: N'est-ce pas ce que prévoit votre projet de loi?

M. Meisner: Le fait est qu'il y aurait des chevauchements puisque nous avons déjà des instruments en place pour agir.

Le sénateur Buchanan: Mais pour l'instant vous ne faites rien.

Permettez-moi de vous raconter une autre anecdote. Ma femme et moi étions en train de discuter d'une histoire racontée dans les journaux l'autre jour. Je lui disais qu'il y avait un sénateur à Ottawa qui s'occupait de la question. Je ne sais pas si vous avez lu cette histoire, mais c'est l'une des plus bizarres que j'ai jamais connues. Cela s'est passé à Wakefield, au Québec, sur la rivière Rideau. Une personne qui conduisait une motomarine est passée sur un ourson au moins à six reprises. Elle essayait de noyer cette pauvre bête. Elle l'a attrapée avec une corde qu'elle a attachée à son embarcation puis a traîné l'animal sur l'eau. D'après ce que l'on m'a dit, le gars n'a pas été inquiété. Comment peut-on être aussi irresponsable et poser de tels gestes en toute impunité?

Le sénateur Spivak: C'est quelqu'un qui manque de jugement. C'est tout.

Le sénateur Buchanan: Vous avez certainement entendu parler de cette histoire.

M. Meisner: Je pense que le problème n'était pas tant comment il conduisait son embarcation, mais la façon dont il traitait l'animal.

Le sénateur Buchanan: Il faisait un vacarme assourdissant sur la rivière Rideau. Les gens le voyaient depuis la rive.

M. Meisner: Selon l'article 43 du règlement sur les petits bâtiments, cette personne pourrait être accusée de conduite irresponsable. C'est possible.

Le sénateur Buchanan: Qui porterait les accusations?

M. Meisner: Tous nos règlements sont appliqués par les forces de police — la GRC, la Police provinciale de l'Ontario ou tout autre corps policier compétent.

The Chairman: In the circumstance that Senator Buchanan is referring to and that has been referred to by others, and a complaint having been made, it is possible that the minister, and if not the minister then the cabinet, might say, "We will not pursue this?"

Mr. Meisner: Yes, no question. The consultation results come in. If you have a proposal that 80 per cent are against and 20 per cent are for, quite likely the minister will say, "No, we are not proceeding." If he does proceed, cabinet may turn it down.

The Chairman: The point of bills is to make things more clear.

Senator Spivak: It is not only possible that it may happen; it has happened a few times. For example, people on Quadra Island, B.C. requested it in 1996, with the support of the local council and the B.C. government; 87.5 per cent said they did not want Jet Skis in the freshwater lakes and 76.25 per cent did not want them in the surrounding seas. It was rejected anyway.

In my own province, the people on the lake next to mine wanted a restriction on PWCs and were told "No." The point is that there are about 20 steps in those boating restriction regulations and sometimes it takes about four years, and at any step, some bureaucrat can say, "No, you cannot," and that is it. That is the point.

I know you are looking at the boating restriction regulations, but this is a process that many people feel is not a good one.

The other point I would like to make, and this is just a comment that I hope I am allowed to make without asking a question, is that in the memo between the Minister of the Environment and the motor marine association or whatever it is called, PWCs are singled out as a separate kind of vehicle, as is the case in many court cases in the United States. There is a reason. They are sports vehicles, and, sometimes, extreme sports vehicles, and not the same as other boats, because the whole idea is speed and the performance of tricks. I wanted to point that out to you.

This is not another layer of regulations. I do not know why you say that. You have 2,000 schedules. This would be another schedule. It is not another layer. Do you know what I mean? You have all those schedules for all those other boats that people use all across Canada, so why would it make it harder for people to regulate?

My final point is that Mr. Vollmer, and I believe he is here today, said at a meeting in May 2003 on the Coast Guard and the Canadian Marine Advisory Council that the Office of Boating Safety has a lack of support staff and funding to do its job properly and offered to do that. Enforcement is a huge issue, but until you can get the message into the public realm that it is a

Le président: Dans le cas dont fait état le sénateur Buchanan, et auquel d'autres ont fait référence, étant donné que quelqu'un a porté plainte, est-il possible que le ministre, et si ce n'est pas lui, le Cabinet, disent: «Nous n'allons pas donner suite à cette affaire?»

Le sénateur Meisner: Oui, cela ne fait aucun doute. On tient compte des résultats de la consultation. Si 80 p. 100 des gens sont contre une proposition et 20 p. 100 sont pour, il y a fort à parier que le ministre dira non. S'il décide d'agir, le Cabinet interviendra.

Le président: Le but des projets de loi est de clarifier les choses.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas seulement possible que ce genre de situation se produise, c'est déjà arrivé à quelques reprises. Par exemple, en 1996, un groupe de personnes vivant sur l'île de Quadra, en Colombie-Britannique, a demandé quelque chose de semblable, avec le soutien des autorités locales et du gouvernement britanno-colombien; 87,5 p. 100 des gens ont dit ne plus vouloir de motomarines sur les lacs d'eau douce et 76,25 p. 100 ne voulaient pas voir ces engins autour de l'île. Peu importe, leur demande a été rejetée.

Dans ma province, les personnes qui vivent aux abords du lac proche du mien voulaient imposer des restrictions sur les motomarines et elles ont aussi essuyé un refus. Le problème, c'est que le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux comporte environ 20 étapes, et parfois, il faut attendre jusqu'à quatre ans avant d'en voir le bout. Qui plus est, à chaque étape, un bureaucrate peut dire: «Non, vous ne pouvez pas» et c'est fini. C'est là le problème.

Je sais que vous suivez le règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux, mais beaucoup de gens considèrent que ce n'est pas la bonne procédure à suivre.

L'autre chose que j'aimerais mentionner, et j'espère que je peux le dire sans poser de questions, c'est que dans le memorandum échangé entre le ministre de l'Environnement et l'Association des motomarines, ou peu importe son nom, les motomarines sont traitées à part, comme c'est aussi le cas dans plusieurs affaires devant les tribunaux aux États-Unis. Il y a une raison à cela. Ce sont des véhicules sportifs et, parfois, des véhicules servant à pratiquer des sports extrêmes. Ils ne ressemblent pas donc aux autres embarcations étant donné que l'idée est d'aller vite et de faire des figures acrobatiques. Je tenais à vous le rappeler.

Il ne s'agit pas d'un autre niveau de réglementation. Je ne vois pas pourquoi vous dites cela. Vous avez 2 000 annexes. Ce n'en serait qu'une de plus. Ce n'est pas un autre niveau. Voyez-vous ce que je veux dire? Vous avez toutes ces annexes pour tous ces autres bateaux que les gens utilisent partout au Canada, alors pourquoi serait-ce compliquer la tâche aux gens qui font les règles?

La dernière chose que je voulais dire, c'est que M. Vollmer — je crois qu'il est ici aujourd'hui —, a dit lors d'une réunion, en mai 2003, au sujet de la Garde côtière et du Conseil consultatif maritime canadien, que le Bureau de la sécurité nautique manque de personnel de soutien et de fonds pour s'acquitter correctement de son travail, et il a offert de le faire. L'application de la loi est un

problem, you have to make it easy, or at least possible, for citizens of a local community to be able to access tools to do what they would like to do on a lake, and in many instances, they have already done so with other boats. It seems to be a problem with this.

Do you have a comment on those comments?

Mr. Meisner: First, on your example at Quadra, I am not familiar with it.

Senator Spivak: There are lots of examples.

Mr. Meisner: That was going to be my comment. There are lots of examples concerning PWCs and non-PWCs where it has not gone through the implementation of a schedule or addition to a schedule for various reasons — where there was not any support.

Senator Spivak: Just a bureaucrat, or the RCMP, will not let it go further.

Mr. Meisner: If it were just a bureaucrat, I would think they would have very good reasons to stop it, for example, not enough supporting data or whatever.

Senator Spivak: How would you know?

Mr. Meisner: I would hope that through the consultation process there is feedback as to why it is not going any further. That is part of our process and policies, to give feedback, not just stop it without a reason. I cannot comment on your particular case, but there are all kinds of cases that do not go through to fruition for various reasons.

As for the PWC being a specific boat, I do not think we have any debate there. It is different from other the types of boats, but under the policy we have used to date, the practice has been to regulate all motorized vehicles and vessels. There are also other vessels that are designed for speed and doing tricks. We have historically not had a specific schedule for a particular type of boat. That is a practice that we recognize. With the changing use of the waterways and the advent of recreational boating, we would consider it. If a case were put forth, we would put it through the consultation process.

You also mentioned the layering approach.

Senator Spivak: It is okay; you do not have to comment on that. We understand what you are saying.

I just have a final comment. As with any other public policy issue, such as the tobacco issue, where the public interest is involved, there is always a struggle between those who make their living from selling these things and those who want to do this, and citizens who do not want to do this.

enjeu énorme, mais tant qu'on ne pourra pas faire passer le message au public que c'est un problème, il faut qu'il soit facile, ou du moins possible, pour les citoyens d'une collectivité locale d'accéder aux outils qui leur permettent de faire ce qu'ils veulent sur un lac, et bien souvent ils l'ont déjà fait pour d'autres bateaux. Mais dans ce cas-ci, on dirait qu'il y a problème.

Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

M. Meisner: Tout d'abord, au sujet de votre exemple de l'île Quadra, je ne suis pas au courant de cette situation.

Le sénateur Spivak: Il y en a bien d'autres.

M. Meisner: C'est ce que j'allais dire. Il y a beaucoup d'exemples au sujet des motomarines et autres embarcations où il n'a pas été question de créer une annexe ou d'ajouter une annexe pour diverses raisons — quand il n'y avait aucun soutien.

Le sénateur Spivak: Un simple bureaucrate, ou la GRC, ne laisserait pas le dossier aller plus loin.

M. Meisner: Si ce n'était qu'un bureaucrate, il me semble qu'il aurait d'excellentes raisons d'y faire obstacle, comme le manque de données à l'appui ou autre chose.

Le sénateur Spivak: Comment le sauriez-vous?

M. Meisner: J'ose espérer que par le biais du processus de consultation, il y aurait une explication des raisons qui font que l'affaire ne va pas plus loin. C'est partie intégrante de notre processus et de nos politiques, de donner des raisons, plutôt que de tout arrêter sans motif. Je ne peux pas commenter le cas particulier que vous avez présenté, mais il y a toutes sortes de situations qui n'aboutissent pas pour diverses raisons.

Pour ce qui est de la motomarine comme étant une embarcation spécifique, je ne pense pas qu'il y ait de débat sur le sujet. Elle est différente des autres types d'embarcations, mais en vertu de la politique que nous avons appliquée jusqu'à maintenant, la pratique a été de réglementer tous les véhicules et embarcations motorisés. Il existe d'autres bateaux qui sont conçus pour la vitesse et l'exécution de manoeuvres. Nous n'avons, jusqu'ici, pas créé d'annexe spécifique pour un type particulier de bateau. C'est une pratique que nous reconnaissons. Avec l'évolution de l'utilisation qui est faite des voies navigables, et avec l'avènement de la navigation de plaisance, nous pourrions y songer. Si un cas était présenté, nous le ferions passer par le processus de consultation.

Vous avez aussi parlé de l'approche par niveaux.

Le sénateur Spivak: Ça va; vous n'avez pas besoin de commenter cela. Nous comprenons ce que vous dites.

J'ai un dernier commentaire à faire. À l'instar de toute autre question de politique publique, comme celle du tabac, lorsque l'intérêt public est en jeu, il y a toujours une lutte entre ceux qui tirent leur subsistance de la vente de ces choses et ceux qui veulent faire ceci, et les citoyens qui ne le veulent pas.

I see that clearly. It is not that everybody is dying for this to happen. Some people are not. However, the vast majority of people are interested in having this resolved in some way. You have to have a process to do that fairly and properly, and that is the problem.

In 1994, the reason it was not implemented — let's be straight about it — was that the industry lobbied against it. That is what happened. There has been heavy lobbying by the industry against this bill. I find that surprising, because it seems to me that in any business the customer is always right. You should try to accommodate people to the extent that they would be happy to buy your product if they liked it and agreed with it.

Anyway, that is the situation. That is why, if the minister decided tomorrow to put in a schedule, we would not need this bill. I do not think that the minister will decide that tomorrow unless we keep up the pressure.

Senator Christensen: You can make a request.

Mr. Meisner: I am repeating myself, but if there were a request for a restriction in a specific waterway we would put it through the process and it would be considered.

Senator Spivak: The point is there have been.

The Chairman: They would be considered, but in the past, when that has happened, they have been considered and stopped; is that right?

Mr. Meisner: I think Senator Spivak has many more examples than I do at my disposal.

The Chairman: We have others as well.

Senator Spivak: I have one question about the environmental problems. Are we talking about the environment in the boating restrictions? Where is the environmental damage mentioned?

Mr. Meisner: In the legislation.

Senator Spivak: I should be clear but I am not.

Mr. Meisner: Under the legislation, the Canada Shipping Act, you can make regulations for environment, safety and public convenience.

Senator Spivak: That is right, the most recent amendments.

Mr. Meisner: The existing one. The new one has not come into force yet.

Senator Spivak: I am told they have not been applied yet. Yes, they have been working on an environmental protocol for the boating restriction regulations. A working group is looking at an internal policy document and guidelines, but there is no public consultation planned, and apparently, Mr. Vollmer, who offered his services, argued that the assessment costs would be huge. Therefore, they might deal with environmental concerns in the future, but Bill S-10 includes them right now.

Je le vois bien. Ce n'est pas que tout le monde tient absolument à ce que cela arrive. S'il y en a qui sont contre. Toutefois, la grande majorité des gens voudraient que la question soit résolue d'une façon ou d'une autre. Il faut avoir un processus pour que ce soit fait équitablement et correctement, et c'est là le problème.

En 1994, la raison pour laquelle ça n'a pas été mis en oeuvre — disons les choses telles qu'elles sont —, c'est que l'industrie s'y est opposée. C'est ce qui est arrivé. L'industrie a exercé de fortes pressions contre ce projet de loi. Je m'en étonne parce qu'il me semble qu'en affaires, le client a toujours raison. On est censé faire selon les désirs du client, dans la mesure où il sera bien heureux d'acheter votre produit s'il l'a aimé et est d'accord avec lui.

Quoi qu'il en soit, c'est la situation. C'est pourquoi, si le ministre décidait demain d'ajouter une annexe, nous n'aurions pas besoin de ce projet de loi. Je ne pense pas que le ministre décidera cela demain, à moins que nous continuions d'exercer des pressions.

Le sénateur Christensen: Vous pouvez toujours faire une demande.

M. Meisner: Je crains de me répéter, mais si une demande était déposée visant la restriction sur un cours d'eau spécifique, elle suivrait le processus normal et serait examinée.

Le sénateur Spivak: Le fait est qu'il y en a eu.

Le président: Elle serait examinée, mais dans le passé, quand c'est arrivé, les demandes ont été examinées et l'examen a été suspendu; n'est-ce pas?

M. Meisner: Je pense que le sénateur Spivak a bien plus d'exemples que je n'en ai moi-même.

Le président: Nous en avons d'autres aussi.

Le sénateur Spivak: J'ai une question au sujet des problèmes environnementaux. Parlons-nous d'environnement, dans les restrictions sur la navigation? Où est-il question de dommages à l'environnement?

M. Meisner: Dans la loi.

Le sénateur Spivak: Ce devrait être clair, mais je ne vois pas.

M. Meisner: En vertu de la loi, la Loi sur la marine marchande du Canada, on peut établir des règles pour l'environnement, la sécurité et l'utilité publique.

Le sénateur Spivak: C'est vrai, les amendements les plus récents.

M. Meisner: Les dispositions actuelles. Les nouveaux ne sont pas encore en vigueur.

Le sénateur Spivak: On me dit qu'ils ne sont pas encore entrés en vigueur. Oui, ils ont travaillé sur un protocole environnemental pour le règlement de restriction de la navigation. Un groupe de travail se penche sur un document de politique interne et des lignes directrices, mais aucune consultation publique n'est prévue, et apparemment, M. Vollmer, qui a offert ses services, a soutenu que les coûts d'évaluation seraient énormes. Par conséquent, ils pourraient se pencher ultérieurement sur les questions relatives à l'environnement, mais le projet de loi S-10 les intègre déjà.

Mr. Meisner: We deal with them now. We actually have restrictions in place. We have the example of Elk River, where we have one in place for environmental purposes, but again, it bans all motorized vessels.

Senator Spivak: Right. It is a Catch-22 here.

Mr. Meisner: The objective is environmental protection. It was deemed that all motorized vehicles had to be banned for protection of the environment.

The Chairman: I have two final questions on which I would appreciate your comments. First, we have heard testimony to the effect that by comparison with all other motorized vessels, Sea-Doos, if I can use a brand name, and the like are markedly and demonstrably less safe and more prone to cause accidents. I would like you to comment on whether you have any knowledge of that.

Second, I would like you to comment on whether you understand, or have taken into account or would take into account, in your view, the aesthetic questions that people who support this bill have in mind, which is not to hear loud noises outside their window on Sunday mornings.

Mr. Meisner: I will go to the second point first. If I am at a cottage on a lake, I do not like to hear either PWCs or speedboats, so why not ban all motorboats?

Senator Spivak: It is not the same.

Mr. Meisner: It is for me. I do not like the sound of any motorized vessel. It is a question of a personal preference and personal tolerance. If you are a cottage owner who also owns a PWC, maybe you will tolerate more than others. It is a complex question and you have two sides to every story.

With respect to the first question, I do not know. I will ask Mr. Haché if he can answer that one.

Mr. Haché: I do not have the data in front of me on the greater number of accidents with PWCs. I can get back to you on that.

The Chairman: I was wondering about an anecdotal or personal, experiential reaction.

Mr. Haché: Anecdotally, yes.

The Chairman: The evidence we have heard, statistically, anecdotally and otherwise, is that they are flat out dangerous by comparison with a putt-putt.

Senator Spivak: It is the trauma. Apparently, most accidents with PWCs involve blunt trauma. It is not drowning. There are probably more drownings on other types of boats, but the blunt trauma is more common. That is what the hospital association that keeps track of this information has indicated.

M. Meisner: Nous en traitons maintenant. Nous avons déjà des restrictions qui sont appliquées. Nous avons l'exemple d'Elk River, où un règlement est en vigueur à des fins de protection de l'environnement, mais là encore, il interdit tous les véhicules motorisés.

Le sénateur Spivak: D'accord. C'est une impasse.

M. Meisner: L'objectif visé est la protection de l'environnement. On a déterminé que tous les véhicules motorisés devaient être interdits, pour protéger l'environnement.

Le président: J'ai encore deux choses sur lesquelles j'aimerais avoir votre avis. Tout d'abord, nous avons entendu un témoignage selon lequel, en comparaison avec d'autres véhicules motorisés, les Sea-Doos, si vous permettez que j'utilise un nom de marque, et autres du genre, sont nettement et manifestement moins sécuritaires et plus susceptibles de causer des accidents. J'aimerais que vous nous disiez ce que vous savez là-dessus.

Deuxièmement, j'aimerais que vous nous disiez si vous comprenez, ou si vous avez tenu compte ou pensé tenir compte, dans votre point de vue, des arguments d'ordre esthétique que soutiennent les défenseurs de ce projet de loi, ceux qui n'ont aucune envie d'entendre du bruit sous leur fenêtre le dimanche matin.

M. Meisner: Je répondrai au deuxième élément en premier. Si je suis à un chalet, sur un lac, je n'aime pas entendre les motomarines ou les bateaux de course, alors pourquoi ne pas interdire tous les bateaux à moteur?

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas la même chose.

M. Meisner: Pour moi, oui. Je n'aime entendre aucun bateau à moteur. C'est une question de préférence personnelle et de tolérance personnelle. Si vous avez un chalet, et aussi une motomarine, peut-être serez-vous plus tolérant que d'autres. C'est une question complexe, et il y a deux côtés à chaque point de vue.

En ce qui concerne la première question, je n'en sais rien. Je vais demander à M. Haché s'il peut y répondre.

M. Haché: Je n'ai pas les données devant moi sur le plus grand nombre d'accidents causés par les motomarines. Je pourrai vous les transmettre ultérieurement.

Le président: Je pensais que vous pourriez donner des exemples de cas isolés, ou d'expérience personnelle.

M. Haché: Oui, des cas isolés.

Le président: Selon les témoignages que nous avons entendus, d'après les statistiques, de façon anecdotique et autrement, ces embarcations sont purement et simplement dangereuses, comparativement à un petit moteur.

Le sénateur Spivak: C'est à cause du traumatisme. Apparemment, la plupart des accidents avec des motomarines causent des traumatismes contondants. Ce n'est pas la noyade. Il y a probablement plus de noyade avec d'autres types de bateaux, mais, avec la motomarine, c'est le traumatisme contondant qui est le plus fréquent. C'est ce que nous a dit l'association des hôpitaux qui fait un suivi de ces données.

The Chairman: Could you let us know as quickly as you can find out whether you have statistics in the Department of Fisheries and Oceans that would address that question? The ones that we have received have been from Coast Guards elsewhere and from other people in other countries. Do those specific statistics exist in Canada?

Mr. Meisner: I have just been told that we do have fatality statistics for some provinces but not all. Where they exist we can provide them, but they do not exist everywhere.

The Chairman: They do not exist nationally.

Gentlemen, thank you very much. Your testimony has been most helpful and we all now understand the boating regulations much better than we did before, although we have been hearing about them for a long time.

Our next witness will be Mr. Todd Lucier, who represents Northern Edge Algonquin Inc.

Senator Cochrane: I wanted to find out how many personnel were involved in this policing issue.

The Chairman: There are zero people from the standpoint of policing.

Senator Cochrane: They were asked to send you the breakdown of the annual budget. I wanted to know how many people were involved in policing.

The Chairman: There are not very many and they have zero powers of enforcement.

Senator Cochrane: They also say that the responsibility is in the hands of the RCMP. Their budget is just as heavily burdened.

The Chairman: It is, but the Coast Guard have no enforcement capability.

Senator Buchanan: They have none.

The Chairman: They cannot say, "Stop." They cannot search a boat. They cannot stop a boat or a ship. They are not peace officers. They have no more powers than a guy on the street.

Senator Buchanan: They actually have to take Mounties with them.

The Chairman: That is right. They could also take fisheries officers. They have no enforcement capability, none.

Senator Spivak: It is still a low priority.

Senator Cochrane: It still is.

The Chairman: That is something we are looking at, by the way, Senator Cochrane, in the National Security Committee. We are considering whether the Coast Guard, or some members, at least, should be made peace officers.

Le président: Pourrez-vous nous dire aussitôt que vous le saurez si vous avez des statistiques au ministère des Pêches et des Océans sur cet aspect? Les statistiques que nous avons reçues viennent de gardes côtières d'ailleurs, et d'autres gens d'autres pays. Est-ce que ces statistiques spécifiques existent au Canada?

M. Meisner: Je viens d'apprendre que nous avons effectivement des statistiques sur les décès dans certaines provinces, mais pas toutes. Nous pouvons vous transmettre celles que nous avons, mais il n'y en a pas pour toutes les provinces.

Le président: Il n'y en a pas à l'échelle nationale.

Messieurs, je vous remercie beaucoup. Votre témoignage a été des plus utile et nous comprenons tous maintenant le règlement sur la navigation beaucoup mieux qu'auparavant, bien que nous entendions parler d'eux depuis longtemps.

Notre témoin suivant est M. Todd Lucier, qui représente Northern Edge Algonquin Inc.

Le sénateur Cochrane: J'aimerais savoir combien de membres du personnel ont travaillé sur cette question de maintien de l'ordre.

Le président: Personne, pour ce qui est du maintien de l'ordre.

Le sénateur Cochrane: On leur avait demandé de vous envoyer une ventilation du budget annuel. Je voulais savoir combien de personnes participaient au maintien de l'ordre.

Le président: Il n'y en a pas beaucoup, et ils n'ont absolument aucun pouvoir en matière d'application de la loi.

Le sénateur Cochrane: Ils disent aussi que la responsabilité relève de la GRC. Leur budget est tout aussi chargé.

Le président: Il l'est, mais la Garde côtière n'a aucun pouvoir d'application de la loi.

Le sénateur Buchanan: Aucun pouvoir.

Le président: Ils ne peuvent pas dire «arrêtez». Ils ne peuvent pas fouiller un bateau. Ils ne peuvent pas arrêter un bateau ou un navire. Ce ne sont pas des agents de la loi. Ils n'ont pas plus de pouvoirs que monsieur tout le monde.

Le sénateur Buchanan: En fait, ils doivent se faire accompagner de gendarmes.

Le président: C'est cela. Ils pourraient aussi se faire accompagner d'agents des pêches. Ils n'ont pas le moindre pouvoir en matière d'application de la loi.

Le sénateur Spivak: C'est encore une assez faible priorité.

Le sénateur Cochrane: De toute évidence.

Le président: C'est une question qui nous intéresse, soit dit en passant, sénateur Cochrane, au Comité de la sécurité nationale. Nous nous interrogeons pour savoir si la Garde côtière, ou du moins certains de ses membres, devraient porter le titre d'agents de la paix.

Senator Cochrane: The Coast Guard is out there and their job is enforcement.

The Chairman: No, it is not. One would think that it is, but it is not.

Senator Buchanan: The American Coast Guard is much different from ours.

The Chairman: Our Coast Guard's job is the maintenance of the seaway, maintenance of buoys and aids to transportation. They also transport enforcement officers to the site when necessary and when they can get hold of one, but they have no enforcement capability. In fact, their union agreement requires that their members never be placed in harm's way. They cannot stop a ship or do anything like that. That is a waste of resources, in the view of some people.

That will partly answer your question.

We are now joined by Mr. Lucier.

Mr. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc., as an individual: Honourable senators, I absolutely have a message to deliver today. If one lake community gets to move first to ban personal watercraft on that lake, I lobby for our lake, for many reasons that I will share with you today. The only way to look at the importance of the proposed legislation that the Senate is currently considering is to look at an individual case and to examine how all the issues come to bear on that case.

The Chairman: I am sorry to interrupt you, Mr. Lucier, but would you tell us please about the place from which you come? What is Northern Edge Algonquin Inc.?

Mr. Lucier: Northern Edge Algonquin Inc. is an ecology lodge worth a little over \$1 million. It sits just outside Algonquin Park. We offer a number of experiences, some to the public, including canoe- and sea-kayak-based experiences. We have international visitors who come to Canada for the quintessential Canadian experience of paddling a canoe in Algonquin Provincial Park or viewing moose or howling with wolves or going sea kayaking. We take those tours all over Canada. We do introductory sea-kayaking clinics on our lake. We also do educational programs. We take people out on the lake quite often for educational experiences. We do corporate executive retreats. We create an atmosphere that is somewhat set apart from the city existence that people have come to experience in their day-to-day lives. People come to us looking for the sounds of nature. There is a poem on the inside of the brochure that senators have been given today:

Slipping deeper and deeper
Into an Urban trance,
Ears are deafened to the voices
Of the natural world.
Their singing beckons the spirit
And urges the senses

Le sénateur Cochrane: La Garde côtière existe et son travail, c'est l'application de la loi.

Le président: Non, ce n'est pas cela. On pourrait le penser, mais ça ne l'est pas.

Le sénateur Buchanan: La Garde côtière des États-Unis est bien différente de la nôtre.

Le président: Le travail de notre Garde côtière est l'entretien de la voie maritime, des bouées et des aides au transport. Elle transporte aussi des agents de la loi sur les lieux au besoin, lorsqu'elle peut en trouver un, mais elle n'a pas de pouvoir d'application. De fait, sa convention collective exige que ses membres ne soient jamais mis dans une situation dangereuse. Ils ne peuvent pas arrêter un navire, ou rien du genre. C'est un gaspillage de ressources, d'après certaines personnes.

Ceci répondra en partie à votre question.

Nous accueillons maintenant M. Lucier.

M. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc., témoignage à titre personnel: Honorables sénateurs, j'ai véritablement un message à vous livrer aujourd'hui. Si la collectivité entourant un lac peut être la première à proposer d'interdire les motomarines sur ce lac, je représenterai notre lac, pour de nombreuses raisons que je vous exposerai aujourd'hui. Le seul moyen de mesurer l'importance de la loi proposée que le Sénat examine actuellement est d'examiner un cas particulier et de voir l'incidence de toutes les questions sur ce cas.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Lucier, mais pourriez-vous nous dire d'où vous venez? Qu'est-ce que Northern Edge Algonquin Inc.?

M. Lucier: Northern Edge Algonquin Inc. est un refuge écologique qui vaut un peu plus d'un million de dollars. Il est situé juste en dehors du parc Algonquin. Nous offrons plusieurs types d'expériences, dont certaines au public, comme des randonnées en canoë et en kayak de mer. Nous avons des visiteurs qui viennent au Canada de tous les coins du monde pour vivre l'expérience canadienne par excellence, comme faire une randonnée en canoë dans le parc provincial Algonquin et observer un orignal, ou encore hurler avec les loups ou de faire du kayak de mer. Nous offrons ces possibilités partout au Canada. Nous offrons des cours d'introduction au kayak de mer sur notre lac. Nous offrons aussi des programmes éducatifs. Nous emmenons des gens sur le lac très souvent pour vivre des expériences éducatives. Nous offrons des retraites de cadres d'entreprises. Nous créons une atmosphère qui est quelque peu différente de l'existence que les gens ont en ville dans leur quotidien. Les gens viennent à nous à la recherche des sons de la nature. La brochure que les sénateurs ont reçue aujourd'hui contient, à l'endos de la page couverture, un poème, dont voici une traduction libre:

S'enfoncer toujours, et toujours plus loin
Dans une transe urbaine,
L'oreille sourde aux voix
Du monde de la nature.
Leur chant séduit l'esprit
Et incite les sens

To surface and awaken
To the song that is ever present
But often ignored.

That is what we offer our clients, to the extent of averaging \$20,000 in income on a really nice weekend for just one, very small ecology lodge on the edge of Algonquin Provincial Park. I should inform honourable senators about why our operation takes place in this location. We searched for over a year to find an access point to put boats in the water for people to come and buy the experiences that we provide and go into Algonquin Provincial Park.

Algonquin Park is 200 kilometres by 200 kilometres. No personal watercraft or water-skiing is permitted on those lakes. A distinction is made in the rules to allow motorized boats on those lakes, but a problem has clearly been identified with personal watercraft interfering with the experience people want to have in those parks.

No investor in the ecotourism industry has the option of setting up an ecology lodge within a protected area, a conservation area or a park. The industry, including lodges such as ours, can only be established outside the borders of those reserves. The serious problem that we have is that when people come to us for the experience that we are offering in the park and for the learning experiences that we provide on the lake, we cannot control what happens on the lake. Personal watercraft are zipping up and down the lakeshore in front of our clients and, in some cases which have been documented by video, doing loops around people in sea kayaks. Sea kayaks sit very low in the water so there is a safety issue involved there. Jet Skis are zipping around beginners who are there to learn sea kayaking. Some are international tourists who have come to experience Canadian nature. They are upset, either when they leave or when they come back, by encountering these vehicles. They have no problem with people in motorboats. Frankly, people who want to go fishing take a motorboat out to a spot and drop anchor. They do not bother anybody. They make a trip across the lake and stop.

We offer experiences on weekends. That is when we make our money. Tuesdays, Wednesdays, nothing is happening at our place. Thursdays, Fridays, Saturdays and Sundays, that is when we make our dollars from people coming from Toronto or people travelling internationally.

There are only eight or nine Saturdays per season. On those eight or nine Saturdays, three Jet Skis on a small lake like ours can make it a busy place for six hours a day. We are looking for opportunities and places to take our clients to give them this quintessential Canadian experience or to teach them how to paddle a canoe or introduce them to wildlife. Meanwhile, people are using these vehicles to tear up the shoreline on purpose so they can have easy access to get their boats in and out. Then they just drive the Jet Skis around in circles and go wave-jumping. Jet Skis are wonderful toys, but we have many established places in

À émerger et à s'éveiller
Au chant toujours présent
Mais souvent ignoré.

C'est ce que nous offrons à nos clients, et qui nous rapporte en moyenne 20 000 \$ une belle fin de semaine rien qu'avec un unique et très petit refuge écologique à l'orée du parc provincial Algonquin. Je dois expliquer aux honorables sénateurs pourquoi nous avons choisi cet endroit. Nous avons cherché plus d'un an un point d'accès où nous pourrions mettre des bateaux à l'eau pour que les gens puissent venir, acheter les expériences que nous offrons et pénétrer dans le parc provincial Algonquin.

Le parc Algonquin fait 200 kilomètres par 200 kilomètres. Aucune motomarine, ni le ski nautique ne sont autorisés sur ces lacs. Une distinction est faite dans les règles pour permettre les bateaux à moteur sur les lacs, mais les motomarines qui troublent de l'expérience que les gens veulent vivre dans ces parcs posent nettement un problème.

Aucun investisseur du secteur de l'écotourisme n'a la possibilité de créer un chalet écologique dans un secteur protégé, une zone de conservation ou un parc. L'industrie, y compris les refuges comme le nôtre, ne peuvent s'établir qu'en dehors des limites de ces réserves. Le gros problème que nous avons, c'est que lorsque des gens viennent nous voir pour vivre l'expérience que nous offrons dans un parc et pour les expériences d'apprentissage que nous proposons sur le lac, nous n'avons pas de contrôle sur ce qui se passe sur le lac. Les motomarines font des va-et-vient à toute vitesse le long de la berge, devant nos clients et, dans certains cas qui ont été documentés sur film vidéo, font des manoeuvres autour des gens qui sont en kayak de mer. Les kayaks de mer ont un très faible tirant d'eau, alors cela pose un problème de sécurité. Les Jet Skis passent à toute vitesse autour des débutants qui sont là pour apprendre à manoeuvrer les kayaks de mer. Ce sont parfois des touristes étrangers qui sont venus vivre l'expérience de la nature au Canada. Ils sont perturbés, à l'aller ou au retour de leur randonnée, de rencontrer ces véhicules. Ils n'ont aucun problème avec les bateaux à moteur. Très franchement, les gens qui veulent aller à la pêche prennent leurs bateaux à moteur jusqu'à un certain endroit, où ils jettent l'ancre. Ils n'ennuient personne. Ils traversent le lac et s'arrêtent.

Nous offrons des expériences les fins de semaine. C'est là que nous faisons le plus gros de nos recettes. Le mardi et le mercredi, rien n'arrive chez nous. Ce sont les jeudi, vendredi, samedi et dimanche que nous faisons nos recettes, avec des gens qui viennent de Toronto ou de l'étranger.

Il n'y a que huit ou neuf samedis par saison. Sur ces huit ou neuf samedis, trois Jet Skis, sur un petit lac comme le nôtre, peuvent prendre beaucoup de place six heures par jour. Nous cherchons des possibilités et des endroits pour amener nos clients et leur faire vivre cette expérience purement canadienne ou leur enseigner à pagayer un canoë ou encore leur faire connaître la nature sauvage. Pendant ce temps-là, il y a des gens qui utilisent des véhicules pour défaire les berges exprès, en vue d'avoir un accès facile pour mettre leurs bateaux à l'eau et les en ressortir. Ensuite, ils tournent en rond avec leurs Jet Skis et vont sauter des

Canada where these vehicles can go and be at home. We do not have one quiet place in Canada to offer the experiences that I want to offer. There are many people like me who are investing thousands of dollars to offer international travellers that peaceful, ultimate Canadian experience.

We need to find a way for local municipalities, local governing bodies or even provincial governments to say, "You know what, if you want to set up your business in this area, your investment is safe; we will look after you."

I put my business on the edge of an internationally renowned provincial park, a resource that gets over \$1 million dropped into it every year. I thought putting my business within three or four kilometres of the border of that park was a safe bet. Right now, it is getting to the point where it is not a safe bet that on Saturday and Sunday, at the time when my clients want to visit, that we will be able to avoid these vehicles. Our lake is small. I can take a group of people out to an island to paint. We had a partnership with the National Gallery last year. We have a partnership with the Art Gallery of Ontario this year to offer the Tom Thomson experience.

This is a lake that Tom Thomson painted on, and our clients are coming to experience what it is like to be Tom Thomson. Since the late 1800s, this lake has been an access lake for Algonquin Provincial Park for the canoeing experience. That is what our guests are coming for. Not to be able to offer them that because we cannot control what happens outside our front lawn is, quite frankly, shameful. Internationally, this is what we sell in Canada, and we need more of it.

I have made many points here that identify some of the values of visitors who come to have this experience. On a good long weekend, over 200 people will come to this lake to paddle into Algonquin Provincial Park. A third of those, roughly, are on guided experiences. People are paying about \$170 per day for a guided experience in Algonquin Park.

My neighbour can walk or drive down to the Jet Ski rental place, rent a Jet Ski and destroy my income or destroy the experience for my clients in 15 minutes. People get turned off.

If this is not the doorway to protecting the investment in ecotourism in Canada, I would like to know what is. Where is one quiet place we can offer these experiences, and how can we spur investment in this type of industry? That is what I think we are after. There are many people clamouring for the Canadian experience. The Canadian Tourism Commission advertises all over the world that this is quiet, that it is natural, that it is special. When we cannot protect people from these vehicles, we cannot offer what we want to offer.

vagues. Les Jet Skis sont de merveilleux joujoux, mais il y a bien des endroits au Canada où ces véhicules peuvent aller et être chez eux. Nous n'avons pas un seul endroit tranquille au Canada où offrir les expériences que j'aime proposer. Il y a bien des gens comme moi qui investissent des milliers de dollars pour offrir aux voyageurs étrangers cette expérience paisible et purement canadienne.

Il nous faut trouver un moyen pour que les municipalités locales, les administrations locales ou même les gouvernements provinciaux disent: «Vous savez, si vous voulez établir votre entreprise dans ce secteur, votre placement est en sécurité; nous veillerons sur vous.»

J'ai créé mon entreprise aux abords d'un parc provincial de renommée mondiale, une ressource qui rapporte plus d'un million de dollars par année. J'avais pensé que l'établissement de mon entreprise à trois ou quatre kilomètres de la frontière du parc était un pari sûr. Maintenant, quand les samedi et dimanche, lorsque mes clients veulent venir, on n'est même pas sûrs de pouvoir éviter ces véhicules. Notre lac est petit. Je peux amener un groupe sur une île faire de la peinture. Nous avions un partenariat avec le Musée des beaux-arts l'année dernière. Nous nous sommes entendus avec le Musée des beaux-arts de l'Ontario, cette année, pour offrir l'expérience Tom Thomson.

C'est un lac où Tom Thomson a peint, et nos clients viennent vivre l'expérience de Tom Thomson. Depuis la fin des années 1800, ce lac est une voie d'accès au parc provincial Algonquin pour les adeptes du canoë. C'est ce pourquoi nos invités viennent. Le fait de ne pas pouvoir le leur offrir parce que nous n'avons pas de contrôle sur ce qui arrive en dehors de notre terrain est, très franchement, une honte. C'est l'expérience à vivre au Canada que nous offrons dans le monde entier, et il devrait y en avoir plus.

J'ai dit beaucoup de choses, ici, qui témoignent de la valeur que peuvent avoir les visiteurs qui viennent vivre cette expérience. Une bonne fin de semaine, plus de 200 personnes viennent au lac faire une randonnée en canoë vers le parc Algonquin. Un tiers de ces personnes, grosso modo, font partie d'un groupe guidé. Les gens paient jusqu'à 170 \$ par jour pour une randonnée guidée dans le parc Algonquin.

Mon voisin peut aller à pied ou en voiture jusqu'au kiosque de location de motomarines, en louer une et saper mon revenu, gâcher l'expérience de mes clients en un quart d'heure. Les gens en sont écoeurés.

Si ce n'est pas une fenêtre sur la protection des investissements dans l'écotourisme au Canada, j'aimerais bien savoir ce qui pourrait l'être. Où y a-t-il un endroit calme où on puisse offrir ces expériences, et comment pouvons-nous stimuler l'investissement dans ce type d'entreprise? C'est ce que, à mon avis, nous recherchons. Il y a bien des gens qui ne demandent qu'à vivre l'expérience canadienne. La Commission canadienne du tourisme clame dans le monde entier que c'est un endroit calme, naturel, unique. Si nous ne pouvons pas protéger les gens contre ces véhicules, nous ne pouvons pas leur offrir ce que nous aimerions offrir.

One particular issue is access to protected areas. Federally and provincially, there is a strong movement towards creating protected areas so people can have the wilderness experience. However, you must have the business sector coming in and offering canoe rentals, offering to take people on guided experiences, offering the naturalist version of the experience, which draws in value-added investment and economic activity. Parks by themselves do not generate a lot of economic activity. These businesses cannot locate in the conservation reserve or in the protected area. They have to move to the edge, as we have. One of the brochures in the package that the senators were given has a map of our facility showing where it sits on the edge of the park.

There are a number of different brochures in here that give you a sense of what we sell and the struggle that we are up against. For example, on the "Journey to the Edge for a Restorative Getaway," I do not put a little picture of a personal watercraft in the background because it is not compatible with what I am selling.

Our lake is very shallow. The people who get in the boats here could be 100 metres offshore and be standing with their heads above the water. The personal watercraft can and often do travel between people swimming out in the water.

The smell of gasoline in the water an hour after the last Jet Ski has left is distasteful. I did not have to put up with this five years ago.

Another thing we offer is canoe trips to see moose. There are fewer moose visible these days from our lake, but we do see them in Algonquin Provincial Park. The loons and herons on our lake are somewhat endangered by these vehicles. It is covered in the report, so I will let it go at that.

"Arts in the Wild" is a big partnership activity offering people a learning experience in our environment. A Jet Ski does not go with the Tom Thomson painting experience. When you are sitting on an island offering these experiences to people who are paying \$700 for the weekend, a Jet Ski zipping by does not cut it.

Paddling Ontario is one example. There are 24 members now. These are all people who offer non-motorized experiences.

On our lake, five different companies offer the type of experiences we do. None of them offer motorboats. None of them even owns a motorboat, let alone a Jet Ski.

This lake is different. This is an article from the *New York Times*, "In Canada, Wet Meets Wild"; "A Novice Paddles to Her Heritage"; and "Canoeing in Algonquin Park: Little Traffic on a Watery Highway." This was a three-page article on our facility in the *New York Times*. Guests who have picked this up have some idea of what they are getting into. Imagine being the guide taking out those people who are excited to see the Canadian wilderness

Un problème particulier est l'accès aux zones protégées. Aux niveaux fédéral et provincial, on constate une vigoureuse poussée en faveur de la création de secteurs protégés pour que les gens puissent vivre l'expérience de la nature. Cependant, il faut que le secteur des affaires intervienne et offre la location de canoës, offre aux gens des randonnées guidées, offre la version naturaliste de l'expérience, qui favorise l'investissement à valeur ajoutée et l'activité économique. Les parcs, en soi, ne peuvent pas générer beaucoup d'activité économique. Ces entreprises ne peuvent pas s'établir dans la réserve ou la zone protégée. Elles doivent s'établir aux abords du parc, comme nous l'avons fait. L'une des brochures de la trousse que nous avons remise aux sénateurs comporte une carte de nos installations, qui montre où nous sommes, tout au bord du parc.

Il y a plusieurs brochures, dans cette trousse, qui vous donneront une idée de ce que nous vendons et de ce contre quoi nous devons lutter. Par exemple, sur la brochure intitulée «Journey to the Edge for a Restorative Getaway», je n'ai pas mis d'image de motomarine dans le paysage, parce que ce n'est pas compatible avec ce que je vends.

Notre lac est très peu profond. On pourrait être à 100 mètres de la rive et avoir la tête au-dessus de l'eau avec les pieds qui touchent le fond. Les motomarines peuvent circuler entre les nageurs, et le font souvent.

L'odeur d'essence dans l'eau, une heure après qu'a disparu la dernière motomarine, est écoeurante. Nous n'avions pas à vivre avec cela il y a cinq ans.

Autre chose que nous offrons, ce sont les randonnées en canoë pour observer les originaux. Il y a moins d'originaux à voir ces temps-ci sur notre lac, mais nous en voyons dans le parc provincial Algonquin. Les huards, les hérons, sur notre lac, sont mis en péril par ces véhicules. Il en est question dans le rapport, alors je n'en dirai pas plus sur le sujet.

«Arts in the Wild», les arts dans la nature, c'est une grande activité de partenariat qui offre la possibilité d'une expérience d'apprentissage dans notre environnement. Une motomarine ne fait pas bonne figure dans l'expérience artistique Tom Thomson. Lorsqu'on est sur une île, à offrir ces expériences à des gens qui paient 700 \$ pour la fin de semaine, une motomarine qui passe à toute vitesse ne va pas très bien dans le tableau.

Prenons l'exemple de Paddling Ontario. Il y a 24 membres. Ce sont toutes des entreprises qui offrent des expériences non motorisées.

Sur notre lac, cinq compagnies différentes proposent le même type d'expérience que nous. Aucune ne propose de bateaux à moteur. Aucune n'a, même, de bateau à moteur et encore moins de motomarine.

Ce lac est différent. J'ai ici un article du *New York Times*, avec les titres «In Canada, Wet Meets Wild»; «A Novice Paddles to Her Heritage» et «Canoeing in Algonquin Park: Little Traffic on a Watery Highway». C'était un article de trois pages sur notre entreprise, paru dans le *New York Times*. Les gens qui l'ont lu ont une bonne idée de ce dans quoi ils s'embarquent. Imaginez être le guide qui prend charge de gens tout excités à la perspective

as they paddle down the Amable du Fond River to Algonquin Provincial Park. They may have seen a motorboat on the river, but a Sea-Doo comes flying by them just as they are entering the mouth of the river. It is very distasteful. It is not compatible with the product that Canada is offering the world.

Please, senators, this bill must go forward and be made as strong as possible.

This is a partnership we have with Ontario Northland. We are marketing this to corporate executive types in downtown Toronto: Get on the train. Go out and paddle. This is a multi-thousand dollar marketing campaign that is threatened. It is just not compatible.

After we sat down and said, "Let us start putting together and investing all that we have into this project. Let us invest everything we have," to have an individual come along and destroy that, behaving in a 100 per cent legal manner, is not right. I urge honourable senators to do something to protect and encourage investment in these types of resources.

On the last page of the document I have given you, I am suggesting some things that this bill could do. Bill S-10 can allow for the establishment of restrictions on personal watercraft on bodies of water that abut provincial parks or conservation reserves, so that you can encourage entrepreneurs to start businesses with some measure of protection for the investment that they are making.

Local communities could identify themselves as being places to go for quiet. A few years ago I wanted to start a new marketing campaign. I thought, you know, this is the marketing campaign of the century: "Quiet."

In a forest without a body of water, you can provide people with quiet and nature sounds. You can guarantee that not one of these vehicles will come by. However, everybody wants the waterfront. People want to be on the water. Can we not protect just a few bodies of water from these vehicles when we have thousands and thousands of square kilometres of water where they can go?

I am out in the middle of nowhere. There is not even electricity on this lake. We are solar powered. The residents of this lake have said, "Do not bring hydro in because it will destroy everything. There will be too many people, too many expectations, bigger homes, the whole nine yards happening out there." The residents do not want telephones. There are no telephones except for little satellite computer telephones that we use. The lake has historically been an access to Algonquin Provincial Park, and there is no way to stop Jet Skis from ruining it all.

I hope honourable senators have some questions for me. I could go on and on.

Senator Finnerty: How many cottages are there on this little lake?

d'observer la nature canadienne tout en payant le long de la rivière Amable du Fond vers le parc provincial Algonquin. Il se peut qu'ils aient aperçu un bateau à moteur sur la rivière, mais voilà une motomarine qui les dépasse à toute vitesse juste alors qu'ils parviennent à l'embouchure de la rivière. C'est tout à fait écoeurant. Ce n'est pas compatible avec le produit que le Canada offre au monde.

Il est indispensable, sénateurs, que ce projet de loi aille de l'avant et soit aussi rigoureux que possible.

C'est un partenariat que nous avons avec Ontario Northland. Nous faisons notre publicité auprès de cadres d'entreprises du centre-ville de Toronto: Prenez le train. Sortez payer. C'est une campagne publicitaire de milliers de dollars qui est menacée. Ça ne va tout simplement pas ensemble.

Après que nous nous soyons réunis et que nous ayons dit «Commençons à unir toutes nos ressources et investissons tout ce que nous avons dans ce projet. Mettons-y le paquet», il n'est pas juste que quelqu'un puisse arriver et détruire tout cela, en toute légalité. Je demande avec insistance aux honorables sénateurs qu'ils fassent quelque chose pour protéger et encourager l'investissement dans ce genre de ressources.

À la dernière page du document que je vous ai remis, je suggère certaines choses que ce projet de loi pourrait faire. Le projet de loi S-10 peut permettre l'imposition de restrictions visant les motomarines sur les cours d'eau qui sont contigus à des parcs provinciaux ou des réserves fauniques, afin de pouvoir encourager les entrepreneurs à créer des entreprises en offrant une certaine mesure de protection de leur investissement.

Les collectivités locales pourraient se déclarer elles-mêmes des lieux de tranquillité. Il y a quelques années, j'étais tenté de lancer une nouvelle campagne de marketing. J'ai pensé, vous savez, voilà la campagne de marketing du siècle: «Tranquillité».

Dans une forêt sans cours d'eau, on peut offrir aux gens la tranquillité et les sons de la nature. On peut garantir qu'aucun de ces véhicules ne viendra troubler la paix. Cependant, tout le monde veut être au bord de l'eau. Les gens veulent être sur l'eau. Ne pouvons-nous pas protéger quelques cours d'eau contre ces véhicules lorsque nous avons des milliers et des milliers de kilomètres carrés d'eau sur lesquels ils pourraient aller?

Je suis au milieu de nulle part. Il n'y a même pas d'électricité, sur ce lac. Nous utilisons l'énergie solaire. Les résidents du lac ont dit «N'amenez pas l'hydroélectricité ici parce que cela détruira tout. Il y aura trop de gens, trop d'attentes, de plus grosses maisons, tout le bataclan». Les résidents ne veulent pas de téléphone. Il n'y a pas de téléphone, à part les petits téléphones d'ordinateur satellite que nous utilisons. Le lac, depuis toujours, donne accès au parc provincial Algonquin, et il n'y a pas moyen d'empêcher les motomarines de tout gâcher.

J'espère que les honorables sénateurs ont des questions à me poser. Je pourrais continuer sur ma lancée bien longtemps.

Le sénateur Finnerty: Combien y a-t-il de chalets sur ce petit lac?

Mr. Lucier: It is covered in the document. There are 50 buildings on the lake, if you look at a topographic map, but those are not all cottages. There are 30 to 40 cottages on the lake. Three cottages have Jet Skis, but this is a public lake.

Senator Finnerty: How do they get access to it if everything is private?

Mr. Lucier: People can drive to the lake and put a boat in the water. That is what happens in Algonquin Park. You drive there and put the canoe in the water. You can do that with Jet Skis, and people do.

They may come up to visit at a cottage.

Senator Finnerty: I did not know you could do that on a private lake.

Mr. Lucier: There is public access to most lakes.

Senator Finnerty: I find it odd, but they cannot go into the park.

Mr. Lucier: They do take them down the river but you cannot legislate common sense with the operation of these vehicles, unfortunately. You have to provide an opportunity for people to keep them away from an area. Many of these people come up from Toronto for the weekend, rent a vehicle, and go out on the lake to find a spot to camp. By the time the OPP go out to investigate, they are usually gone.

Senator Finnerty: How large is the lake?

Mr. Lucier: It is about 400 hectares, which is two kilometres by two kilometres.

Senator Buchanan: It is not very big.

Senator Finnerty: It is too small for watercraft.

Mr. Lucier: I was hoping that this issue would be covered in the bill. Scientists should look at the carrying capacity of a lake to have gasoline dumped into it. How big should a lake be to accommodate personal watercraft? Could we draw a line and create a limit according to the size of the lake?

Senator Spivak: It has been done in the United States in many areas.

Mr. Lucier: Our lake is so shallow that most of it is less than 10 feet deep, which is perfect for these vehicles. However, you can smell the pollution they are dumping into the lake. Many people draw their drinking water from the lake. You can just imagine going to the well and smelling gasoline in your water or going to the lake to get your water and smelling gasoline. Algonquin Provincial Park was established to protect the water quality, which is one of the reasons that these vehicles are prevented from going in there and the size of motors is limited. The water from our lake all flows into Algonquin Provincial Park. It has been identified by the Minister of Natural Resources as an enhanced management area for its ecotourism value — for what we do — and for its natural heritage value.

M. Lucier: Il en est question dans le document. Il y a une cinquantaine de bâtiments sur le lac, si vous regardez la carte topographique, mais ce ne sont pas tous les chalets. Il y a 30 ou 40 chalets. Trois chalets ont des motomarines, mais c'est un lac public.

Le sénateur Finnerty: Comment peuvent-ils y accéder si tout est privé?

M. Lucier: Les gens peuvent venir en voiture jusqu'au lac et mettre le bateau à l'eau. C'est ce qui se fait dans le parc Algonquin. On y va en voiture et on met le canoë à l'eau. On peut faire ça avec les motomarines aussi, et c'est ce que font les gens.

Il y en a qui viennent en visite à un chalet.

Le sénateur Finnerty: Je ne savais qu'on pouvait faire ça sur un lac privé.

M. Lucier: Il y a un accès public à la plupart des lacs.

Le sénateur Finnerty: Je trouve ça bizarre, mais ils ne peuvent pas entrer dans le parc.

M. Lucier: Ils les utilisent sur la rivière, mais on ne peut légiférer le bon sens, en matière de conduite de ces véhicules, malheureusement. Il faut offrir un autre choix aux gens pour les tenir à l'écart d'un secteur. Bon nombre de ces gens-là viennent de Toronto pour la fin de semaine, ils louent un véhicule et vont sur le lac pour se trouver une place de camping. Quand la police provinciale arrive pour faire enquête, généralement, ils sont déjà repartis.

Le sénateur Finnerty: Quelle est la grandeur du lac?

M. Lucier: Il fait environ 400 hectares, soit 2 kilomètres par 2 kilomètres.

Le sénateur Buchanan: Ce n'est pas très grand.

Le sénateur Finnerty: C'est trop petit pour des motomarines.

M. Lucier: J'espérais que ce projet de loi pourrait contribuer à régler ce problème. Des chercheurs devraient s'intéresser au sujet de la capacité d'un lac en ce qui concerne l'essence qui y est rejetée. Quelle grosseur devrait avoir un lac pour pouvoir accueillir des motomarines? Est-ce que nous pourrions fixer une limite en fonction de la grandeur du lac?

Le sénateur Spivak: Cela se fait aux États-Unis dans bien des régions.

M. Lucier: Notre lac est tellement peu profond qu'il ne fait pas 10 pieds dans sa partie la plus large, ce qui est parfait pour ces véhicules. Toutefois, on peut sentir la pollution qu'ils créent dans le lac. Bien des gens tirent leur eau potable du lac. Imaginez seulement aller au puits et sentir l'essence dans votre eau, ou aller au lac chercher de l'eau et sentir l'odeur d'essence qu'elle dégage. Le parc Algonquin a été créé pour protéger la qualité de l'eau, ce qui est une des raisons pour lesquelles ces véhicules n'y sont pas autorisés et la grosseur des moteurs est limitée. L'eau de notre lac coule dans le parc provincial Algonquin. Le ministre des Ressources naturelles l'a reconnu comme une région de gestion améliorée, pour sa valeur liée à l'écotourisme — en raison de ce que nous faisons — et aussi de sa valeur de patrimoine naturel.

We can legislate land use in Ontario. There is a great document on Ontario's Living Legacy site, but it is a land-use strategy. You can identify areas as having these special values, but you cannot do anything about the water except at the federal level.

Senator Buchanan: Is that your wife behind you, Mr. Lucier?

Mr. Lucier: Yes. I would like to introduce a few people here with me today. A couple of Canada World Youth students arrived this week to stay with us. We have Felix from Kenya and Mussa from Tanzania. As well, my wife Martha and my son Timothy, who has come to Ottawa today to learn about the process of government, are with me today.

The Chairman: You are all very welcome.

Senator Buchanan: First, your wife mentioned something to you that is interesting. There are restrictions in Algonquin Park.

Mr. Lucier: Most parks are conservation reserves.

Senator Buchanan: Is that not under the federal government?

Mr. Lucier: It is under the provincial government, which can draw lines around a protected area such as that. They develop regulations for parks to prohibit certain vehicles.

The Chairman: Is Algonquin a provincial park?

Mr. Lucier: Yes.

Senator Spivak: Most federal parks, except for one in Manitoba —

Mr. Lucier: — Riding Mountain National Park. I spoke to a person involved in the process there and they have banned personal watercraft in the park.

One of the main problems is that if you want to see growth in this industry, you have to protect people's investments.

Senator Buchanan: You were here when the other witnesses gave some evidence.

Mr. Lucier: Yes.

Senator Buchanan: Have you or has anyone else on your lake made an application to prevent personal watercraft from going there?

Mr. Lucier: I spend a great deal of my time trying to protect access to the resources that we enjoy by dealing with forestry companies in respect of forests and the trails we use on Crown land and by trying to look after the values that my guests are coming here for. It seems to me that for all individuals, there is a maze set up and the cheese is in the middle. We spend years and years trying to get to the cheese.

Nous pouvons légiférer l'utilisation des terres en Ontario. Il y a un merveilleux document sur le site Patrimoine vital de l'Ontario, mais c'est une stratégie d'utilisation des terres. On peut désigner des régions comme étant dotées de ces valeurs particulières, mais on ne peut rien faire au sujet de l'eau, à part au niveau fédéral.

Le sénateur Buchanan: Est-ce votre épouse qui est derrière vous, monsieur Lucier?

M. Lucier: Oui. J'aimerais vous présenter plusieurs personnes qui m'accompagnent, aujourd'hui. Il y a des étudiants de Jeunesse Canada Monde sont arrivés cette semaine, que nous les hébergeons. Ce sont Félix, du Kenya et Mussa de la Tanzanie. Aussi, il y a ici mon épouse, Martha, et mon fils Timothy, qui est venu à Ottawa aujourd'hui pour s'informer sur le processus gouvernemental.

Le président: Nous vous souhaitons la bienvenue à tous.

Le sénateur Buchanan: Tout d'abord, votre épouse a mentionné quelque chose d'intéressant. Il y a des restrictions, au parc Algonquin.

M. Lucier: La plupart des parcs sont des réserves naturelles.

Le sénateur Buchanan: Est-ce qu'ils ne sont pas régis par le gouvernement fédéral?

M. Lucier: C'est le gouvernement provincial, qui peut tirer des lignes autour d'un secteur protégé comme celui-là. Il formule des règlements pour les parcs, pour interdire certains véhicules.

Le président: Est-ce que le parc Algonquin est un parc provincial?

M. Lucier: Oui.

Le sénateur Spivak: La plupart des parcs fédéraux, à part un qui est au Manitoba...

M. Lucier: ... Riding Mountain National Park. J'ai parlé à quelqu'un qui participe au processus, et ils ont interdit les motomarines dans le parc.

L'un des principaux problèmes, c'est que si on veut qu'il y ait de la croissance dans l'industrie, il faut protéger les investissements.

Le sénateur Buchanan: Vous étiez ici quand les autres témoins sont venus.

M. Lucier: Oui.

Le sénateur Buchanan: Est-ce que vous, ou quelqu'un d'autre de votre lac, a fait une demande pour que les motomarines y soient interdites?

M. Lucier: J'ai consacré beaucoup de mon temps à essayer de protéger l'accès aux ressources dont nous jouissons en dialoguant avec les compagnies forestières au sujet des forêts et des pistes que nous utilisons sur les terres de l'État, en essayant de protéger les valeurs que mes invités viennent rechercher. Il me semble que pour tout le monde, un labyrinthe est créé avec, en son milieu, un morceau de fromage. Nos passons des années et des années à essayer d'atteindre le fromage.

Senator Buchanan: Did you hear Mr. Meisner? He said that applications could be made to restrict personal watercraft.

Mr. Lucier: Senator Buchanan, I heard him say that. The truth of the matter is there is paperwork involved, and having dealt with forestry companies, I have learned that they will protect what you have but they do not want to put anything on paper. They will look at an individual circumstance and shake their heads at the thought of dealing with all of it. They prefer to move on, leave people alone and continue their activities. That is not the way to do it.

The Chairman: The short answer to Senator Buchanan's question is you have not made an application to the Department of Fisheries and Oceans for a restriction.

Mr. Lucier: That is correct, I have not.

Senator Christensen: I am from the Yukon, so I know all about wilderness. I just returned from a nine-day kayaking trip in southeast Alaska's icy waters, photographing and following humpback whales, which was wonderful. There were no personal watercraft or boats.

There is a national ecotourism association, is there not?

Mr. Lucier: No, there is not.

Senator Christensen: I think there is. I know some of our people in the North belong to it.

Mr. Lucier: There is no formal national ecotourism association but there are provincial associations in Quebec and Saskatchewan.

Senator Christensen: There is certainly a territorial association. It is my understanding they have a loose national association as well.

Mr. Lucier: The Canadian Tourism Commission has a kind of development club that involves people who do this kind of thing across Canada, but there is no formal organization.

Senator Christensen: There is a major problem in all of this. Certainly, Senator Spivak has gone to a great deal of trouble to develop a piece of proposed legislation to try to address this problem.

We are dealing with an S-bill, which means that it began in the Senate. It then must go to the House of Commons after it passes third reading in the Senate. When it comes before the House, if the minister is not willing to accept it or to incorporate it into existing legislation, it will not get very far. We do have a problem, and as I say, Senator Spivak has brought a great deal of excellent information forward, including documentation. I think that we should try to address the problem.

We were told just a little while ago that if we could get a national schedule, then persons such as you could apply to the department. If that schedule is in place, then the application could be made. It seems to me that it would be excellent, not only for ecotourism associations, but also for wilderness tourism

Le sénateur Buchanan: Avez-vous entendu M. Meisner? Il a dit que des demandes pourraient être faites pour limiter l'utilisation des motomarines.

M. Lucier: Sénateur Buchanan, je l'ai entendu. La vérité, c'est que cela nécessite de la paperasserie, et comme j'ai pas mal eu affaire avec des compagnies forestières, j'ai appris qu'elles voudront bien protéger ce qu'on a tant qu'elles n'ont rien à coucher sur papier. Elles regarderont un cas particulier et hocheront la tête, rien qu'à l'idée de tout ce que cela représente. Elles préfèrent continuer leur chemin, laisser les gens tranquilles et s'occuper de leurs affaires. Ce n'est pas ainsi qu'il faut faire.

Le président: Bref, pour répondre à la question du sénateur Buchanan, vous n'avez pas fait de demande au ministère des Pêches et des Océans visant à interdire les motomarines.

M. Lucier: C'est vrai, je ne l'ai pas fait.

Le sénateur Christensen: Je viens du Yukon, alors j'en sais pas mal sur la nature. Je reviens à peine d'un voyage de neuf jours en kayak dans les eaux glacées du sud-est de l'Alaska, à photographier et suivre des rorquals à bosse, et c'était fantastique. Il n'y avait ni motomarines, ni aucun autre bateau.

N'y a-t-il pas une association nationale d'écotourisme?

M. Lucier: Non, il n'y en a pas.

Le sénateur Christensen: Je pense qu'il en existe une. Je connais certaines personnes, dans le Nord, qui en sont membres.

M. Lucier: Il n'y pas d'association nationale d'écotourisme formelle, mais il y a des associations provinciales au Québec et en Saskatchewan.

Le sénateur Christensen: Il y a certainement une association territoriale. À ce que j'ai compris, ils ont aussi une association nationale sans statut.

M. Lucier: La Commission canadienne du tourisme a une espèce de club de développement dont les membres sont des gens qui font ce genre de choses partout au Canada, mais il n'y a pas d'organisation formelle.

Le sénateur Christensen: Tout cela pose un gros problème. Il est certain que le sénateur Spivak s'est donné beaucoup de mal pour formuler un projet de loi dans le but de régler ce problème.

Nous avons affaire à un projet de loi S, ce qui signifie qu'il vient du Sénat. Il doit donc être présenté à la Chambre des communes après sa troisième lecture devant le Sénat. Lorsqu'il sera devant la Chambre, si le ministre n'est pas disposé à l'accepter ou à l'incorporer à une loi existante, il n'ira pas bien loin. Nous avons un problème, et comme je dis, le sénateur Spivak a présenté beaucoup d'excellentes informations, et aussi de la documentation. Je pense que nous devrions essayer de régler le problème.

On nous a dit, il n'y a pas très longtemps, que si nous pouvions avoir une annexe nationale, les gens comme vous pourraient faire une demande au ministère. Si cette annexe existait, la demande pourrait être faite. Il me semble que ce serait une excellente chose, non seulement pour les associations d'écotourisme, mais aussi

organizations right across the country to get on the department's case and in fact get that schedule in place so that you could avoid all of the myriad of paperwork that is currently required.

Certainly, Senator Spivak has done the homework to back up what is required. However, you have not done that.

Mr. Lucier: Senator Christensen, there is no national association.

Senator Christensen: There are tourism associations.

Mr. Lucier: There are tourism associations, yes.

Senator Christensen: There is a meeting next month, in Montreal, of the national group.

Senator Spivak: I just wanted to say that in my conversations with the minister's staff, I said to them, "You do it; this legislation is unnecessary." I got no answer, really, but it would be very simple if the minister put that schedule in. The only thing then that would need to be addressed — and I think they are looking at that — is the process of the boating restriction regulations; just do not ask. There is not enough staff; it can take four years; at any stage, someone can say, "Forget it." That is the other thing. There are actually a couple of problems here.

Senator Christensen: That applies to your bill as well if it were implemented?

Senator Spivak: No, they would not go through the same process. It just says, "goes to the minister."

Senator Christensen: It still has to be enforced. There is a problem, we have identified it, and it seems to me there should be some way to solve this, because the possibility of two pieces of legislation to deal with watercraft just does not work. How do we do it, and how do we make recommendations so that it can happen? That is all you want; that is all any of us want.

Senator Spivak: Yes. It is really not me. It is the people out there.

Senator Christensen: It is everyone who deals with wilderness. That is one of our greatest assets in Canada, our water and our wilderness. Economically, it is a huge seller right across the world, as we have what most people do not have any more. I am trying to think out loud and not getting very far here.

Senator Spivak: There are some areas where municipalities have put in place regulations. If anyone were to challenge them, they would be struck down because only the federal government that can do that, but actually they have not been challenged. I do not know. Maybe you could try that route while we are waiting for a positive solution.

The Chairman: Sort of like vigilante law.

Senator Spivak: You are right.

pour les organisations de tourisme dans la nature de tout le pays, si elles faisaient pression sur le ministère et, en fait, si elles obtenaient la création de cette annexe, afin que vous n'ayez pas, comme maintenant, une myriade de documents à remplir.

Manifestement, le sénateur Spivak a fait tout ce qu'il fallait pour appuyer sa démarche. Vous, par contre, vous ne l'avez pas fait.

M. Lucier: Sénateur Christensen, il n'existe pas d'association nationale.

Le sénateur Christensen: Il y a des associations de tourisme.

M. Lucier: Oui, il y a des associations de tourisme.

Le sénateur Christensen: Il y a une réunion, le mois prochain, à Montréal, du groupe national.

Le sénateur Spivak: Je voulais préciser que dans mes conversations avec le personnel du ministre, je leur ai dit: «Faites-le vous-même; cette loi n'est pas nécessaire.» Je n'ai reçu aucune réponse, à vrai dire, mais ce serait très simple si le ministre ajoutait cette annexe. La seule chose qu'il resterait à régler — et je pense qu'ils examinent la question —, c'est le processus du règlement d'interdiction des bateaux; je vous demande de ne me poser aucune question là-dessus. Il manque de personnel; cela pourrait prendre quatre ans; à n'importe quel moment, quelqu'un pourrait dire: «On laisse tomber.» Voilà encore autre chose. Il ne s'agit pas seulement, en fait, que d'un seul problème.

Le sénateur Christensen: Cela s'applique aussi à votre projet de loi s'il entrait en vigueur?

Le sénateur Spivak: Non, ça ne passerait pas par le même processus. C'est seulement pour dire «au ministre».

Le sénateur Christensen: Il faut tout de même l'appliquer. Il y a un problème, nous l'avons cerné, et il me semble qu'il devrait y avoir un moyen de le résoudre, parce que la possibilité qu'il y ait deux textes législatifs pour traiter des motomarines n'a tout simplement pas de bon sens. Comment faire, et comment faire des recommandations qui donnent un résultat concret? C'est tout ce que vous voulez; c'est tout ce que nous voulons tous.

Le sénateur Spivak: Oui. Cela ne vient vraiment pas de moi. Ce sont les gens, là-bas.

Le sénateur Christensen: C'est tout le monde qui a à voir avec la nature. C'est l'un de nos plus grands biens au Canada, notre eau, notre nature. Au plan économique, c'est un gros élément vendeur dans le monde entier, puisque nous avons ce que la plupart des gens n'ont plus. Je réfléchis à haute voix, mais ça ne va pas très loin.

Le sénateur Spivak: Il y a des régions où les municipalités ont imposé des règlements. Si quelqu'un devait les contester, ils pourraient être annulés, parce que seul le gouvernement fédéral est habilité à imposer des règles, mais en fait, il n'y a pas eu de contestations. Je ne sais pas. Peut-être pourriez-vous essayer de ce côté-là pendant que nous attendons une solution positive.

Le président: C'est un peu comme une loi de justicier.

Le sénateur Spivak: Vous avez raison.

Mr. Lucier: Along with legislation comes an opportunity to educate the public about it. At present, we are fearful of being vigilantes on the other side, posting signs that the cottage association or the lake association or the municipality has determined this shall not happen here. People tear down signs that restrict their personal rights all the time — this happens on our trails in the neighbourhood.

If there is a document or a force of law somewhere that backs up that sign, it will stay there; and then it becomes normal. Let us develop a norm. Right now in the province of Ontario, if an individual wanted to start a remote place like we have — a fly-in operation, let us say — and establish the type of thing we are doing on a remote northern lake, there is nothing to stop anyone from coming in, gaining Crown land access to that lake, tearing it up and parking a vehicle there and just doing it over and over again. I think force of legislation would stimulate economic development in this industry, because individuals would have a framework to operate from; they would not have to go through the maze. They could go to a regional or municipal government and say, “That is the tool — that law right there is the tool. I want to invest X hundred thousand or X million dollars and develop a project here, but I have to know it will be forever protected.” If it were possible to build these kinds of facilities in protected areas, it would be done. People would be building them in conservation reserves or in provincial or national parks. You cannot do it.

That is why we are on the edge.

Senator Finnerty: Did you ever try meeting with all the cottage owners? We did on our lake. We had a meeting of the minds. When it was explained in detail, when we showed the water tests and how it was deteriorating over the years with motors on the lake, everyone finally agreed that it was a serious problem.

Mr. Lucier: I think with this industry it goes way beyond the cottage association. As I mentioned, there are 200 people who every weekend would vote to get those Jet Skis away.

The Chairman: If you went to the other people on your lake and got them to agree that there would not be any Sea-Doos, would not that help?

Mr. Lucier: That would help, but I think the issue I am raising here is that it is a public lake. It is a public resource, and the people coming to this lake do not want them there. Hundreds of them every weekend do not want them there. Even if the cottage association could get 85 per cent saying, “Okay, we do not want them there,” and went to a minister to maybe sign it or not, and now add 200 names to the 20, you have 220 to 3. I think there is a problem here that goes beyond cottagers. This is what I am addressing here. If I could add up those hundreds of people using this lake, it would go beyond a formal request.

M. Lucier: Avec cette loi vient l'occasion d'éduquer le public sur le sujet. Actuellement, nous craignons de nous faire justiciers de l'autre côté, de poser des affiches indiquant que l'Association des propriétaires de chalets ou des amis du lac, la municipalité a décidé que les motomarines ne sont pas tolérées ici. Les gens démolissent les affiches qui limitent leurs droits personnels tout le temps — ils le font sur nos pistes, dans notre voisinage.

S'il y a un document ou une force de loi, quelque part, qui appuie cette affiche, elle restera; et alors, la chose devient normale. Pourquoi ne pas créer une norme? Actuellement, en Ontario, si quelqu'un voulait créer une entreprise isolée comme la nôtre — une exploitation accessible par hydravion, par exemple — et établir le genre d'exploitation que nous avons sur un lac isolé du Nord, rien n'empêcherait quiconque de venir, d'ouvrir un accès sur le lac par les terres publiques, de tout arracher et de stationner un véhicule là, et de recommencer encore et encore. Je pense que la force de loi pourrait stimuler le développement économique dans ce secteur, parce que les gens auraient un cadre pour les appuyer; ils n'auraient à se démener dans le dédale du labyrinthe. Ils pourraient s'adresser à un gouvernement régional ou municipal et dire «Voici l'outil — cette loi, ici, est l'outil. Je veux investir tant de milliers de dollars, ou tant de millions de dollars, et mettre sur pied un projet ici, mais nous devons savoir qu'il sera toujours protégé.» S'il était possible de construire ce genre d'installations dans des régions protégées, ce serait fait. Il y aurait des gens pour les construire dans des réserves fauniques ou des parcs provinciaux ou nationaux. Ce n'est pas possible.

C'est pourquoi nous sommes aux abords du parc.

Le sénateur Finnerty: Avez-vous essayé de rencontrer les propriétaires de chalets? Nous l'avons fait sur notre lac. Nous avons fait un remue-ménages. Lorsque la situation a été expliquée en détail, lorsque nous avons montré les résultats des analyses d'eau et démontré combien elle s'était détériorée au fil des ans, avec les moteurs sur le lac, tout le monde a fini par convenir que c'était vraiment un gros problème.

M. Lucier: Je pense qu'avec l'industrie, cela va bien plus loin que l'association de chalets. Comme je l'ai dit, il y a environ 200 personnes qui, chaque fin de semaine, voteraient en faveur de l'interdiction des motomarines.

Le président: Si vous vous adressiez aux autres résidents de votre lac et vous mettiez d'accord avec eux pour interdire les motomarines, est-ce que ça marcherait?

M. Lucier: Ça pourrait être utile, mais je pense que le problème que j'ai apporté ici, c'est que c'est un lac public. C'est une ressource publique, et les gens qui viennent à ce lac n'en veulent pas. Des centaines d'entre eux viennent chaque fin de semaine, et ne veulent pas des motomarines. Même si l'association de propriétaires de chalet pouvait obtenir 85 p. 100 des votes, disant: «D'accord, nous ne les voulons pas sur le lac», et demandait au ministre de confirmer ou non l'interdiction, si on ajoutait 200 autres noms à ces vingt-là, cela ferait 220 personnes contre trois. Je pense qu'il y a un problème, ici, qui va bien au-delà des propriétaires de chalet. C'est ce dont je parle ici. Si je pouvais ajouter ces centaines de noms de gens qui utilisent le lac, ce serait plus qu'une requête formelle.

Senator Spivak: That is the point, you see. People do not always have time and energy to do this so you have to set up a framework to make it easy for them. We will have to wait and see.

Senator Finnerty: We just harassed everybody who came on the lake and they quit coming. We made life so miserable, they did not want to come.

Mr. Lucier: Did you run trip lines across the lake?

Senator Finnerty: Just about — one of the neighbours had a shotgun and fired it in the air.

Senator Buchanan: I want to go back to this Algonquin Park. Are you saying that on a lake in Algonquin Park, personal watercraft are not permitted?

Mr. Lucier: On thousands of lakes in Algonquin Park.

Senator Buchanan: Where did that restriction come from — under what authority?

Mr. Lucier: The park?

Senator Buchanan: It does not matter.

Mr. Lucier: Are you suggesting that individuals made that happen?

Senator Buchanan: Is there a lake? Is there an Algonquin Lake? I am not familiar with the area.

Mr. Lucier: No, there are thousands of lakes.

Senator Buchanan: Are you saying those personal watercraft are not permitted on those lakes?

Mr. Lucier: In the provincial park, that is right.

Senator Buchanan: Why?

Mr. Lucier: Because Algonquin Provincial Park has all kinds of restrictions on behaviours that were established, many of them —

Senator Buchanan: How did those restrictions become enacted?

Mr. Lucier: The park has a formal management plan. Algonquin Provincial Park is quite different from any other park.

Senator Buchanan: It would have to be federal.

The Chairman: No. There are provincial parks in, I think, at least seven or eight of the provinces.

Senator Buchanan: There must have been a delegation of legislation.

The Chairman: No, they are on provincial Crown land and subject to provincial administration. They are owned and run by the province, which makes the rules.

Senator Spivak: It is different. They have a mandate and a mission and they operate under those rules.

Senator Buchanan: I know that. However, why is it that the Government of Ontario could not administer your lake?

Le sénateur Spivak: C'est là où nous voulons en venir, voyez-vous. Les gens n'ont pas toujours le temps et l'énergie pour faire cela, alors il faut créer un cadre pour leur faciliter la tâche. Il faudra attendre et voir ce qui se passera.

Le sénateur Finnerty: Nous avons tout simplement harcelé tout le monde qui venait au lac, et ils ont cessé de venir. Nous leur avons rendu la vie si difficile qu'ils ne voulaient plus venir.

M. Lucier: Avez-vous tendu des fils partout au travers du lac?

Le sénateur Finnerty: Presque — l'un des propriétaires avait un fusil, et il tirait en l'air.

Le sénateur Buchanan: Je voudrais revenir à ce parc Algonquin. Est-ce que vous dites les motomarines ne sont pas autorisées sur le lac, dans le parc Algonquin?

M. Lucier: Sur des milliers de lacs du parc Algonquin.

Le sénateur Buchanan: D'où est venue cette interdiction — en vertu de quelle autorité?

M. Lucier: Le parc?

Le sénateur Buchanan: Peu importe.

M. Lucier: Est-ce que vous dites que ce sont des particuliers qui y sont parvenus?

Le sénateur Buchanan: Y a-t-il un lac? Y a-t-il un lac Algonquin? Je ne connais pas très bien la région.

M. Lucier: Non, il y a des milliers de lacs.

Le sénateur Buchanan: Est-ce que vous dites que ces motomarines ne sont pas autorisées sur ces lacs?

M. Lucier: Pas dans le parc provincial, en effet.

Le sénateur Buchanan: Pourquoi?

M. Lucier: Parce que le parc provincial Algonquin impose toutes sortes de restrictions sur les comportements, qui ont été établies, pour la plupart...

Le sénateur Buchanan: Comment ces restrictions ont-elles été mises en vigueur?

M. Lucier: Le parc a un plan de gestion formel. Le parc Algonquin est très différent de tout autre parc.

Le sénateur Buchanan: Il faudrait que ce soit sous autorité fédérale.

Le président: Non. Il y a des parcs provinciaux dans, je pense, au moins sept ou huit provinces.

Le sénateur Buchanan: Il doit y avoir délégation de pouvoirs législatifs.

Le président: Non, ils sont sur des terres publiques provinciales, assujetties à l'autorité de l'administration provinciale. Elles sont la propriété de la province, qui les administre, et qui détermine les règles.

Le sénateur Spivak: C'est différent. Ils ont un mandat et une mission, et ils fonctionnent conformément à ces règles.

Le sénateur Buchanan: Je sais bien. Toutefois, pourquoi le gouvernement de l'Ontario ne pourrait-il administrer votre lac?

Mr. Lucier: This is an issue I brought to the World Tourism Organization. I was in Cuiaba, Brazil, when the delegation was preparing for the International Year of Ecotourism, and this issue ended up in the formal document that came out of that meeting.

Conservation areas, inherently, have conservation measures put in place to protect the resource. The problem, such as we have, with access to those resources is that we have to develop outside that border, and those restrictions end at the border. That is why there is a line.

You have to have a buffer there. The document that came out said there is a need to protect the values that people are coming for in the protected area outside the protected area also.

Senator Buchanan: There is something missing here, because under the Canadian Constitution all matters affecting navigation on all waterways in this country are federal responsibilities.

Mr. Lucier: Yes. That is why I am here.

Senator Buchanan: It is an exclusive federal jurisdiction. How did the Government of Ontario get past that exclusivity?

Mr. Lucier: I do not know.

Senator Buchanan: How did they take over control of those lakes in provincial parks? It had to be delegated to them by the federal government.

Senator Spivak: Probably.

Mr. Lucier: I do not know, because Ontario just created a number of new reserves and conservation areas. They will have restrictions.

Senator Buchanan: We created them in Nova Scotia too, but the RCMP patrols those lakes under the jurisdiction of the federal government. Our provincial government never had control of the lakes. We did, if the federal government delegated the authority to us. The federal government would have to have delegated the authority to the Government of Ontario to give them exclusive jurisdiction over navigation on those lakes in the provincial parks.

Mr. Lucier: One would think.

Senator Finnerty: It is possible. Where our cottage is, there were 27 lakes. The provincial government said that they would make this a Northern Ontario park. It is called Kettle Lake Park. Only canoes are allowed.

Senator Buchanan: That authority had to be delegated by the federal government, because the federal government, under the Constitution, has exclusive navigational authority on all waterways in this country.

The Chairman: The reverse is true. The Government of Canada cannot create a national park without agreement of the province.

M. Lucier: C'est un problème que j'ai soulevé auprès de l'Organisation mondiale du tourisme. J'étais à Cuiaba, au Brésil, lorsque la délégation se préparait en vue de l'Année internationale de l'écotourisme, et la question s'est retrouvée dans le document officiel publié à l'issue de cette rencontre.

Des mesures de conservation sont automatiquement mises en oeuvre dans les secteurs de conservation, pour protéger les ressources. Le problème, comme celui que nous avons, que pose l'accès à ces ressources, c'est que nous devons agir en dehors de ces limites, et les restrictions s'arrêtent aux limites du parc. C'est pourquoi il y a une ligne.

Il faut une zone tampon, là. Le document qui a été diffusé disait qu'il est nécessaire de protéger, aussi, en dehors du secteur protégé, les valeurs que viennent chercher les gens dans la zone protégée.

Le sénateur Buchanan: Il manque quelque chose, ici, parce qu'en vertu de la Loi constitutionnelle du Canada, tout ce qui concerne la navigation sur les voies navigables du pays relève de la responsabilité fédérale.

M. Lucier: Oui. D'où ma présence ici.

Le sénateur Buchanan: C'est un pouvoir fédéral exclusif. Comment le gouvernement de l'Ontario peut-il contourner cette exclusivité?

M. Lucier: Je n'en sais rien.

Le sénateur Buchanan: Comment ont-ils pu prendre le contrôle de ces lacs dans les parcs provinciaux? Il a fallu que le gouvernement fédéral leur délègue ces pouvoirs.

Le sénateur Spivak: Probablement.

M. Lucier: Je ne sais pas, parce que l'Ontario vient de créer plusieurs réserves et zones de conservation. Il y aura certainement des restrictions.

Le sénateur Buchanan: Nous en avons créé en Nouvelle-Écosse aussi, mais la GRC patrouille ces lacs, sous l'autorité du gouvernement fédéral. Notre gouvernement provincial n'a jamais eu le contrôle des lacs. Nous pouvions l'avoir si le gouvernement fédéral nous délèguait ce pouvoir. Le gouvernement fédéral doit avoir délégué le pouvoir au gouvernement de l'Ontario, pour lui laisser l'autorité exclusive sur la navigation sur les lacs des parcs provinciaux.

M. Lucier: C'est ce qu'on pourrait penser.

Le sénateur Finnerty: C'est possible. Là où se trouve notre chalet, il y a 27 lacs. Le gouvernement provincial a dit qu'il en ferait un parc du Nord de l'Ontario. C'est appelé le parc Kettle Lake. Seuls les canoës sont autorisés.

Le sénateur Buchanan: Ce pouvoir doit être délégué par le gouvernement fédéral, parce que le gouvernement fédéral, en vertu de la Loi constitutionnelle, jouit de l'autorité exclusive sur la navigation sur tous les cours d'eau du pays.

Le président: L'inverse est vrai aussi. Le gouvernement du Canada ne peut créer un parc national sans l'accord de la province.

Senator Buchanan: They do have authority to expropriate.

The Chairman: It has never been done.

Senator Buchanan: They tried to do it in Nova Scotia once, but they did not succeed.

The Chairman: We should find out the answer to that question.

Senator Buchanan: Too bad we did not ask the experts when they were here.

The Chairman: We should have, but we were not thinking of provincial parks at that time.

Senator Christensen: You were talking about the World Tourism Association and the Year of Ecotourism. Is that this year or next year?

Mr. Lucier: That was 2002.

Senator Buchanan: May I read something to you?

The Chairman: Yes, please.

Senator Buchanan: "The public's right to navigate is recognized under common law. In terms of our discussion to date, the Constitution Act provides the authority to make laws to regulate all matters relating to navigation. This exclusivity of the federal jurisdiction has been confirmed by the Supreme Court a number of times."

Senator Spivak: Yes.

Mr. Lucier: Your suggestion, Senator Buchanan, is that the province got permission from the federal government to do this. I would think so.

The Chairman: Perhaps they just did it vigilante style and nobody questioned them.

Senator Spivak: That happens in places, but not in parks. For example, there are no Ski-Doos in Banff, a federal park.

The Chairman: There is no McDonalds in Banff. There are lots of things you cannot do.

Senator Spivak: That is the way to go.

The Chairman: I will be the hostile questioner. You have talked to us mostly today about the danger to your business. You are on an industrial quest, in effect. The first thing that you said is that there are lots of places where people who have these machines can go and use them. Where is that?

Mr. Lucier: Every waterway in Canada.

The Chairman: What about the people who live on those waterways?

Mr. Lucier: Individuals can take these vehicles on any waterway where there is public access.

The Chairman: Right, but your argument would carry over to say that people living on any waterway who would rather not have these vehicles would also be able to apply, under whatever regulations that exist or under this bill if it passes, to have those personal watercraft restricted from that waterway, whether it was the St. Lawrence River or Lake Huron.

Le sénateur Buchanan: Il a le pouvoir d'exproprier.

Le président: Il ne l'a jamais fait.

Le sénateur Buchanan: Il l'a essayé en Nouvelle-Écosse une fois, mais a échoué.

Le président: Nous devrions trouver la réponse à cette question.

Le sénateur Buchanan: Dommage que nous n'ayons pas posé la question aux experts lorsqu'ils étaient ici.

Le président: Nous aurions dû le faire, mais nous ne pensions pas aux parcs provinciaux à ce moment-là.

Le sénateur Christensen: Vous parliez de l'Association mondiale du tourisme et de l'Année de l'écotourisme. Est-ce que c'est l'année prochaine?

M. Lucier: C'était en 2002.

Le sénateur Buchanan: Puis-je vous lire quelque chose?

Le président: Je vous en prie.

Le sénateur Buchanan: «Le droit du public de naviguer est reconnu dans la common law. En ce qui concerne notre discussion jusqu'à maintenant, la Loi constitutionnelle donne pouvoir de faire des lois pour réglementer tout ce qui a trait à la navigation. Cette exclusivité du pouvoir fédéral a été confirmée par la Cour suprême à plusieurs reprises.»

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Lucier: Selon vous, sénateur Buchanan, la province aura été habilitée par le gouvernement fédéral à faire ceci. C'est aussi mon avis.

Le président: Peut-être l'ont-ils fait dans le style des justiciers, personne ne les en a empêché.

Le sénateur Spivak: Cela arrive parfois, mais pas dans les parcs. Par exemple, il n'y a pas de motoneiges à Banff, un parc fédéral.

Le président: Il n'y a pas de McDonalds à Banff. Il y a beaucoup de choses qu'on ne peut pas faire.

Le sénateur Spivak: C'est ainsi qu'il faut faire.

Le président: Je vais prendre le rôle de l'intervenant hostile. Vous nous avez parlé surtout, aujourd'hui, du péril qui plane sur votre entreprise. Vous êtes, de fait, en pleine quête industrielle. La première chose que vous avez dit, c'est qu'il y a beaucoup d'autres endroits où les gens qui ont ce genre de machines peuvent aller les utiliser. Où, par exemple?

M. Lucier: Tous les cours d'eau du Canada.

Le président: Et que faites-vous des gens qui vivent sur ces cours d'eau?

M. Lucier: Les gens peuvent amener ces véhicules sur n'importe quel cours d'eau lorsqu'il y a un accès public.

Le président: D'accord, mais selon votre argument, les gens qui vivent aux abords de n'importe quel cours d'eau et qui préféreraient ne pas y voir ces véhicules pourraient aussi demander, en vertu d'un quelconque règlement existant ou de

Mr. Lucier: That is one way, which I would suggest that the bill look at. The other way would be by size of lake. Small lakes should have them removed as well.

The Chairman: Some Americans have done that. You would agree that whatever objections you have, from the business standpoint, not the aesthetic one, might also pertain to people on any other waterway, including the St. Lawrence? Do not people who have cottages on the Thousand Islands in the St. Lawrence River have the same rights to quiet?

Mr. Lucier: The case that can be brought for this lake is the historical nature of what has taken place. This lake has been used for over a hundred years recreationally by canoeists.

The Chairman: In Canada, every lake was used first by canoeists.

Are there any operators of Sea-Doo rentals and the like on your lake?

Mr. Lucier: No, there are not.

The Chairman: One assumes there are a dozen or 15 places where I could rent a personal watercraft and take it to that lake and zip around?

Mr. Lucier: I do not know the names and addresses of people who rent these vehicles.

The Chairman: What about their businesses? You talked about the importance of economic development. We have heard people who are in the business of manufacturing, distributing and selling personal watercraft talk about the damage to their industry and the employment problems that will occur if this bill were to pass. An economic development question cuts both ways. I do not know how many people you employ, but that industry employs thousands. Economics is a tough argument here.

Mr. Lucier: Would you like me to respond?

The Chairman: Yes. That is why I asked the question.

Mr. Lucier: Economics is a very important issue regarding Jet Skis. There is no doubt about it. The economic impact of my business employing 10 or 12 people on a long weekend or 7 people year-round is not great. I am only one business and already we employ 35 per cent of what the forestry industry in our area employs. I am just one small operator. If you add up all the operators on our lake, we employ more than the forestry industry in our district. That is a significant impact, and it is growing like crazy.

ce projet de loi, s'il est adopté, que ces motomarines soient interdites sur leur cours d'eau, que ce soit le Saint-Laurent ou le lac Huron.

M. Lucier: C'est une façon de voir, et je dirais que le projet de loi pourrait régler cela. L'autre solution, ce serait de réglementer en fonction de la taille du lac. L'interdiction pourrait ne s'appliquer qu'aux petits lacs.

Le président: Certains Américains l'ont fait. Vous serez d'accord que quelles que soient vos objections, du point de vue des affaires, et non pas du point de vue esthétique, les utilisateurs de tout autre cours d'eau pourraient en dire autant, y compris ceux du Saint-Laurent? Les propriétaires de chalet dans les Mille-Îles, sur le fleuve Saint-Laurent, n'ont-ils pas les mêmes droits à la tranquillité?

M. Lucier: L'argument qui peut favoriser notre cas, c'est la nature historique de ce qui est arrivé. Ce lac est utilisé depuis une centaine d'années par les adeptes du canoë.

Le président: Au Canada, tous les lacs ont d'abord été fréquentés par des adeptes du canoë.

Y a-t-il des entreprises de location de motomarines et d'autres choses du genre sur votre lac?

M. Lucier: Non, il n'y en a pas.

Le président: Il doit bien y avoir 12 ou 15 endroits où je pourrais louer une motomarine pour l'amener sur ce lac et y tourner en rond?

M. Lucier: Je ne connais pas les noms et les adresses des gens qui louent ces véhicules.

Le président: Qu'en est-il de leurs entreprises? Vous avez parlé de l'importance du développement économique. Nous avons entendu des gens qui ont des entreprises de fabrication, de distribution et de vente de motomarines parler des dommages que subirait leur industrie et les problèmes d'emploi que provoquerait l'adoption de ce projet de loi. Un argument sur le développement économique va dans les deux sens. Je ne sais pas combien de gens vous employez, mais cette industrie en emploie des milliers. L'économie est un argument délicat, ici.

M. Lucier: Est-ce que vous voulez que je réponde à cela?

Le président: Oui, c'est pourquoi j'ai posé la question.

M. Lucier: L'économie est un aspect très important, en ce qui concerne les motomarines. Cela ne fait aucun doute. Mon entreprise, qui emploie 10 à 12 personnes une longue fin de semaine ou sept personnes tout au long de l'année, n'a pas un très grand impact économique. Je ne représente qu'une entreprise mais déjà, nous employons 35 p. 100 de ce que les entreprises forestières de la région emploient. Je ne suis qu'un modeste entrepreneur. Si vous ajoutez à cela toutes les petites entreprises exploitées sur notre lac, nous avons plus d'employés que le secteur forestier dans notre région. C'est un impact important, et notre industrie croît à une vitesse folle.

Sea kayaking tours in the province of Ontario grew exponentially. It doubled last year. It will double again. It is not a stagnant industry. We are growing.

I do not believe that the Sea-Doo industry will be adversely affected by having a few lakes as quiet areas. We are creating opportunities for business by creating quiet areas.

The Chairman: I do not know if we are talking about 1 or 2 or 10. Your argument boils down to saving your business instead of theirs.

Mr. Lucier: My argument does not say anything about their business.

The Chairman: Exactly.

Senator Spivak: This bill does not ban Sea-Doos. People might ban them on one little lake. On the lake right next to it, the people may not care.

You have to balance things, as the government does constantly. Some people have said that the trees in the forest are worth more standing than cut.

We have a scarce resource here in Canada. We have wilderness, which many countries do not have. If we destroy it, we are crazy.

This is a business argument. It seems to me that there are ways to balance this. You have dirt bike racing in certain areas. You have drag racing in certain areas. You have horse racing in certain areas.

If you want to have Sea-Doos, designate some areas where they can go. Leave the rest of the people alone. Believe me, they will not be out of business.

Senator Finnerty: There are thousands of lakes.

Senator Spivak: They will not be out of business, because if they can convince the public that this is a good thing, the public will snap it up. This is the free market, you know.

The Chairman: Not exactly.

Senator Spivak: They want to prevent the free market from working.

Senator Buchanan: Could I make a comment? We mentioned the difference between here and the U.S. I spend some time in New Hampshire from time to time. The lakes of New Hampshire, particularly the ones I know, are under the exclusive jurisdiction of the state's constitution, not the federal. They do not get involved at all.

Someone once said the federal government has exclusive power to do this, that and the other, and they cannot delegate, but I am here to tell you that they can. In Nova Scotia and other provinces, under the Criminal Code of Canada, gambling is an exclusive jurisdiction of the federal Government of Canada, but they have delegated that authority to the provinces, if the provinces want it. The provincial governments run the gambling casinos in Nova Scotia and in Ontario.

Les randonnées en kayak de mer, en Ontario, ont affiché une croissance exponentielle. Elles ont doublé l'année dernière. Elles doubleront encore. Ce n'est pas un secteur stagnant. Nous sommes en pleine croissance.

Je ne pense pas que l'industrie des motomarines souffrirait vraiment de la désignation de quelques lacs comme des secteurs de tranquillité. Nous ouvrons des débouchés économiques en créant des secteurs de tranquillité.

Le président: Je ne sais pas si nous parlons de doubler ou décupler l'activité. Votre argument revient à sauver votre entreprise plutôt que la leur.

M. Lucier: Mon argument n'a rien à voir avec leurs affaires.

Le président: Exactement.

Le sénateur Spivak: Ce projet de loi ne vise pas l'interdiction des motomarines. Les gens pourraient les interdire sur un petit lac. Les gens du lac voisin pourraient ne pas y voir d'inconvénient.

Il faut trouver un juste milieu, comme doit toujours le faire le gouvernement. Certaines personnes ont dit que les arbres de la forêt valent plus debout que coupés.

Nous avons une ressource rare, ici, au Canada. Nous avons la nature, que beaucoup de pays n'ont pas. Ce serait folie que de la détruire.

C'est un argument d'entreprise. Il me semble qu'il y a des moyens de trouver un juste milieu. Il y a des motos tout terrain dans certains secteurs. Il y a des courses d'accélération dans d'autres secteurs. Ailleurs, ce sont des courses de chevaux.

Si on veut avoir des motomarines, il suffit de désigner des endroits où elles peuvent aller. Laissez le reste de la population en paix. Croyez-moi, l'industrie n'en mourra pas.

Le sénateur Finnerty: Il y a des milliers de lacs.

Le sénateur Spivak: Elle n'en mourra pas, parce que si elle peut convaincre le public que c'est une bonne chose, le public s'en emparera. Nous vivons dans un marché libre, vous savez.

Le président: Pas exactement.

Le sénateur Spivak: Ils veulent empêcher le succès du libre marché.

Le sénateur Buchanan: Puis-je faire une observation? Nous avons parlé de la différence entre ici et les États-Unis. Je vais de temps en temps au New Hampshire. Les lacs du New Hampshire, et particulièrement ceux que je connais, sont sous l'autorité exclusive de la loi de l'État, et non pas sous l'autorité fédérale. Le gouvernement fédéral n'intervient absolument pas.

Quelqu'un a dit un jour que le gouvernement fédéral a le pouvoir exclusif de faire ceci, cela et autre chose encore, et il ne peut déléguer ce pouvoir, mais je suis ici pour vous dire qu'il le peut. En Nouvelle-Écosse et ailleurs, en vertu du Code criminel du Canada, le jeu relève exclusivement de l'autorité du gouvernement fédéral du Canada, mais il a délégué cette autorité aux provinces, si elles en veulent. Les gouvernements provinciaux administrent les casinos de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario.

Senator Spivak: We have to take that up, too.

Senator Buchanan: In the same way, the federal government has exclusive rights over navigation on all waterways, and they delegated that to the Government of Ontario. Go to the Government of Ontario. The election is on its way. Mr. Eves is a great guy.

Senator Finnerty: I know a guy named Dalton who is going to be the next premier.

Mr. Lucier: I would like to make a closing statement. I believe that it is the responsibility of the Senate to ensure that the Canadian Tourism Commission is offering what they say they are offering. The mission of the Canadian Tourism Commission is to offer people an opportunity to connect with nature and to experience diverse cultures and communities. Connect with nature — that is what the Canadian Tourism Commission wants to offer internationally. We cannot offer that right now. That is what we are selling the world, and we cannot supply it.

Senator Spivak: It is in every magazine.

Mr. Lucier: The vision is to provide world-class natural and leisure experiences — world class. Where is our world-class flat water paddling if we cannot restrict Jet Skis? The Canadian Tourism vision says that we do that while preserving and sharing Canada's clean, safe, natural environments. The tourism industry will be guided by the values of respect, integrity and empathy.

If the Canadian Tourism Commission is a federally mandated body that works with industry and has that as their mandate, it is the Senate's responsibility to call on the Government of Canada to make sure that there is consistency and that we can indeed have an emerging ecotourism industry in Canada that places us internationally as the best destination in the world for silent paddling environments.

I thank honourable senators for the opportunity to make this presentation and for their well-thought-out questions.

The Chairman: Honourable senators, thank you very much.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, September 18, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-10, concerning personal watercraft in navigable waters; and Bill C-42, respecting the protection of the Antarctic Environment, met this day at 9 a.m. to give consideration to the bills.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

Le sénateur Spivak: Il nous faut nous pencher là-dessus aussi.

Le sénateur Buchanan: De la même manière, le gouvernement fédéral a les droits exclusifs sur la navigation sur tous les cours d'eau, et il a délégué ce pouvoir au gouvernement de l'Ontario. Adressez-vous au gouvernement de l'Ontario. Les élections sont proches. M. Eves est un type très sympathique.

Le sénateur Finnerty: Je connais un gars qui s'appelle Dalton, c'est le prochain premier ministre.

M. Lucier: J'aimerais dire quelque chose pour terminer. Je pense qu'il est de la responsabilité du Sénat de s'assurer que la Commission canadienne du tourisme offre ce qu'elle dit offrir. La mission de la Commission canadienne du tourisme est d'offrir aux gens une occasion d'établir un rapport avec la nature et de connaître diverses cultures et collectivités. Le rapport avec la nature — c'est ce que la Commission canadienne du tourisme veut offrir à l'échelle internationale. Nous ne pouvons pas offrir cela maintenant. C'est ce que nous vendons au monde, mais nous ne pouvons pas l'offrir.

Le sénateur Spivak: C'est dans toutes les revues.

M. Lucier: La vision est d'offrir des expériences de classe mondiale en matière de nature et de loisirs — de classe mondiale. Où pouvons-nous offrir du canoë en eau calme s'il n'y a pas moyen d'interdire les motomarines? Selon la vision de la Commission du tourisme, nous faisons cela en préservant et en partageant les milieux propres, sains et naturels du Canada. L'industrie touristique doit être guidée par les valeurs du respect, de l'intégrité et de l'empathie.

Si la Commission canadienne du tourisme est un organe mandaté par le gouvernement fédéral qui travaille avec l'industrie et dont c'est la tâche, il incombe au Sénat de demander au gouvernement du Canada de faire que ce soit possible, et que nous puissions réellement avoir une nouvelle industrie de l'écotourisme au Canada qui fait de nous, dans le monde entier, la meilleure destination du monde pour ce qui est des milieux de canotage en toute tranquillité.

Je remercie les honorables sénateurs de cette occasion qu'ils m'ont donnée de faire cette présentation, et pour leurs questions réfléchies.

Le président: Honorables sénateurs, merci beaucoup.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 18 septembre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans le but d'examiner le projet de loi S-10, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, et le projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chairman: Welcome. The first order of business will be clause-by-clause consideration of Senator Spivak's Bill S-10, about which we have heard a great deal from witnesses across the spectrum.

Is it agreed, honourable senators, that we move to clause-by-clause consideration of Bill S-10?

Some Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the preamble stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the short title stand postponed?

Senator Milne: Agreed.

The Chairman: Shall clause 2 carry?

Senator Milne: Mr. Chair, I would move that clauses 2 to 11 carry.

The Chairman: We have a motion that clauses 2 to 11 carry. It is all of the substance, save those items that we have agreed to defer.

All in favour of the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clauses 2 to 11 are carried. Shall clause 1 carry?

Senator Spivak: Agreed.

The Chairman: Shall the preamble carry?

Senator Milne: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that this bill be adopted without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that the chair shall report this bill at the next sitting of the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you. Congratulations, Senator Spivak.

Senator Spivak: Thank you. I have numerous letters and messages. Could those be tabled with the rest in case anyone should want to read them at another time?

The Chairman: Would we not be obliged then to table letters from all sides of the deliberations? Are those letters from all sides?

Senator Spivak: They are tabled, I thought.

The Chairman: I suppose that they are tabled as matter of course because they are on the matter that we considered.

[Traduction]

Le président: Bienvenue. Conformément au premier point à l'ordre du jour, nous entreprenons l'étude article par article du projet de loi S-10, parrainé par le sénateur Spivak, au sujet duquel nous avons entendu un large éventail de témoins.

Honorables sénateurs, acceptez-vous que nous passions à l'étude article par article du projet de loi S-10?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix: D'accord.

Le président: L'étude du préambule est-elle reportée?

Des voix: D'accord.

Le président: L'étude du titre abrégé est-elle reportée?

Le sénateur Milne: D'accord.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Le sénateur Milne: Monsieur le président, je propose que les articles 2 à 11 soient adoptés.

Le président: On propose l'adoption des articles 2 à 11. Il s'agit en fait de l'ensemble des articles du projet de loi, sauf ceux dont nous avons accepté d'en reporter l'étude.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Les articles 2 à 11 sont adoptés. L'article 1 est-il adopté?

Le sénateur Spivak: D'accord.

Le président: Le préambule est-il adopté?

Le sénateur Milne: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté sans amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi à la prochaine séance du Sénat?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Sénateur Spivak, félicitations.

Le sénateur Spivak: Merci. J'ai reçu un grand nombre de lettres et de messages. Pourrait-on les déposer avec les autres, au cas où l'on souhaiterait les lire à un autre moment?

Le président: Ne serions-nous pas alors obligés de déposer les lettres de toutes les parties? Est-ce qu'elles viennent de toutes les parties?

Le sénateur Spivak: Je pensais qu'elles étaient déposées.

Le président: Je présume qu'elles le sont d'office, puisqu'elles traitent du sujet à l'étude.

Senator Spivak: That is fine.

The Chairman: This morning I received, as I am sure all senators received, more letters about this bill on both sides of the question. I have no doubt that we will continue to receive letters.

Senator Spivak: Yes.

The Chairman: I assume that once we report, all of our deliberations and letters that we have received will become part of the report and will be finished. I think that is taken care of. In any case, we will keep all of them.

Senator Spivak: Thank you.

The Chairman: Congratulations, senator.

We will now move to the second item on our agenda, Bill C-42, respecting the protection of the Antarctic environment, about which we heard speeches in the Senate yesterday and the day before.

We have with us this morning Mr. George Enei, Director of the Conservation Priorities Branch at the Department of the Environment, under whose auspices this bill has been presented to Parliament.

Good morning, Mr. Enei.

Mr. George Enei, Director, Conservation Priorities Branch, Department of the Environment: I have a brief, prepared statement to provide an overview of Bill C-42 and some of the high points associated with the treaty and the protocol.

Thank you, Mr. Chair, and members of the committee. It is my pleasure to speak with you today.

As you may know, the Antarctic is home to the largest and most pristine wilderness on the planet. The continent is nearly 14 million square kilometres in area, or one and one-half times the size of Canada.

The environmental importance of the Antarctic cannot be underestimated. As in the Arctic, the effects of climate change are already evident in the Antarctic. Both poles are serving as indicators of the impacts likely to be faced around the world as a result of climate change.

[Translation]

Antarctica plays an important role in global ocean systems. It provides essential nutrients and supports ecosystems in extremely remote regions. Eighty per cent of the planet's freshwater is found in Antarctica. This region is also home to a wide range of unique species and ecosystems, notably to over 50 species of birds and 120 species of fish. This relatively unspoiled ecosystem provides unparalleled opportunities for scientific research.

Le sénateur Spivak: Très bien.

Le président: J'ai reçu, ce matin, et vous aussi, j'en suis sûr, d'autres lettres représentant tous les points de vue. Je suis certain que nous allons continuer d'en recevoir.

Le sénateur Spivak: Oui.

Le président: Je suppose que toutes nos délibérations et toutes les lettres que nous auront reçues feront partie du rapport, une fois celui-ci déposé. Nous y voyons. De toute façon, nous les conserverons toutes.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le président: Félicitations, sénateur.

Nous passons maintenant au deuxième point à l'ordre du jour, soit le projet C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique. Nous avons entendu des discours à ce sujet, hier et avant-hier, au Sénat.

Nous accueillons ce matin M. George Enei, directeur de la Direction des priorités en matière de conservation au ministère de l'Environnement. C'est sous l'égide de ce ministère que le projet de loi a été présenté au Parlement.

Monsieur Enei, bonjour.

M. George Enei, directeur, Direction des priorités en matière de conservation, ministère de l'Environnement: J'ai préparé un bref exposé afin de vous présenter un survol du projet de loi C-42 et de certains des points saillants touchant le traité et le protocole.

Monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour. Je suis heureux de vous rencontrer aujourd'hui.

Comme vous le savez sans doute, l'Antarctique abrite les aires de nature sauvage les plus vastes et les plus vierges de notre planète. Ce continent s'étend sur près de 14 millions de kilomètres carrés, ce qui représente une fois et demie la superficie du Canada.

On ne saurait sous-estimer l'importance de l'Antarctique sur le plan écologique. Tout comme dans l'Arctique, les effets du changement climatique sont déjà visibles dans l'Antarctique. Les deux pôles servent d'indicateurs des changements climatiques que subira vraisemblablement la planète.

[Français]

L'Antarctique joue un rôle crucial dans les systèmes océaniques de la planète. Il leur fournit des éléments nutritifs essentiels et ainsi il soutient des systèmes qui entretiennent la vie dans les régions situées à des milliers de kilomètres. Nous retrouvons 80 p. 100 des eaux douces de la terre en Antarctique. Cette région abrite également un grand nombre d'espèces et d'écosystèmes uniques dont plus de 50 espèces d'oiseaux, et 120 espèces de poissons. Cet écosystème, relativement vierge, constitue un laboratoire de recherche scientifique qui n'a pas d'égal ailleurs au monde.

[English]

However, the Antarctic ecosystem does face some serious threats from human activity. On average, approximately 15,000 people set foot on the continent and even more are exploring the surrounding oceans. They travel to the region by plane, cruise ships, smaller vessels such as Zodiacs, snowmobiles and other vehicles, to explore the continent.

The Chairman: Is that 15,000 people per year?

Mr. Enei: Yes. In addition to the field camps that are set up on a regular basis, dozens of stations or scientific laboratories have been permanently established in the Antarctic.

There are three key environmental challenges associated with the growing level of activity: marine and land pollution, direct harm to native flora and damage to the direct ecosystem. The aim of the Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty, commonly called the Madrid Protocol, for the city in which it was signed, is to protect the Antarctic environment from the direct impacts of human activity. Although many nations have made claims to the Antarctic continent, the claims were put in abeyance when the treaty was signed in 1959.

[Translation]

The Antarctic Treaty dedicates the region south of latitude 60 to science and peace. It prohibits any military activity, nuclear tests and disposal of radioactive waste. Canada is one of the signatories to the Antarctic Treaty. In 1991, countries such as Canada that play an active role in the Antarctic signed the Madrid Protocol, or Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty. It came into force in 1998 and was ratified by 30 nations.

[English]

We are here today because Canada wants to do its part to protect the Antarctic environment by ratifying the protocol and because implementation of the protocol requires Canadian legislation. It has always been Canada's intent to ratify the protocol. We have every reason to believe that Canadians are already acting in compliance with the conditions of the protocol. Canadian activities fall into three general categories: tourism, science and logistical support. Approximately 400 Canadians travel as tourists to the Antarctic every year. There are two Canadian tour companies that lead eco-tours to the Antarctic, and roughly 40 Canadian scientists are involved in Antarctic research. Most of this research is carried out in collaboration with other nations and much of it is carried out in Canada.

Canadians active in the Antarctic have long been calling for the ratification of the protocol. The intent of ratification is clearly not to rectify a problem, but to make Canada formally a part of a

[Traduction]

Toutefois, l'activité humaine fait peser de graves menaces sur l'écosystème de l'Antarctique. Environ 15 000 personnes, en moyenne, foulent ce continent, et un nombre encore plus grand explorent les océans environnants. Elles s'y rendent en avion, au moyen de navires de croisière, d'embarcations plus petites comme les Zodiacs, de motoneiges et autres véhicules, et ce, dans le but d'explorer le continent.

Le président: Vous voulez dire 15 000 personnes par année?

M. Enei: Oui. C'est sans compter les camps de fortune qu'on y installe régulièrement. De plus, des douzaines de stations ou de laboratoires scientifiques sont érigés de façon permanente en Antarctique.

Le niveau croissant d'activité pose trois grands défis environnementaux: la pollution marine et terrestre, les atteintes directes à la flore et les dommages à l'écosystème. Le Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, communément appelé Protocole de Madrid en l'honneur de la ville où il a été signé, a pour objet de protéger l'environnement de l'Antarctique contre les impacts directs de l'activité humaine. Bien que le continent fasse l'objet de revendications de nombreux pays, celles-ci ont été gelées au moment de la signature du traité, en 1959.

[Français]

Le traité sur l'Antarctique affecte la région au sud de la latitude 60 degrés sud à des activités scientifiques et pacifiques. Il interdit les mesures à caractère militaire, les essais nucléaires et l'élimination des déchets radioactifs. Le Canada est au nombre des signataires au Traité sur l'Antarctique. En 1991, les pays jouant un rôle actif dans l'Antarctique, dont le Canada, ont signé le Protocole de Madrid «Entente environnementale supplémentaire au Traité sur l'Antarctique». Le protocole est entré en vigueur en 1998, et il a été ratifié par 30 pays.

[Traduction]

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est parce que le Canada souhaite contribuer à la protection de l'environnement antarctique en ratifiant le protocole, dont la mise en oeuvre passe par l'adoption d'une loi. Le Canada a toujours eu l'intention de ratifier le protocole. Nous avons tout lieu de croire que les Canadiens se conforment déjà aux exigences du protocole. Les activités du Canada se répartissent en trois grandes catégories: le tourisme, la recherche scientifique et le soutien logistique. Environ 400 Canadiens visitent chaque année l'Antarctique. Deux forfaitistes canadiens y organisent des visites écologiques, et une quarantaine de scientifiques y effectuent des recherches, recherches qui sont réalisées en grande partie en collaboration avec d'autres pays et qui s'effectuent surtout au Canada.

Les Canadiens présents dans l'Antarctique réclament depuis longtemps la ratification du protocole. Cette démarche n'a évidemment pas pour but de redresser un problème, mais plutôt de permettre officiellement au Canada de participer à l'effort

global effort to protect the Antarctic, and to provide clarity on Canada's role to other countries and Canadians active in the Antarctic.

The protocol requires Canada to oversee the activities of Canadians in the Antarctic, as well as the activities of people of other nations who are on Canadian-led expeditions. Canadian expeditions are those that are organized or depart to the Antarctic from Canada. The protocol calls for parties to ban certain activities, such as mining or taking wildlife for non-scientific purposes, and it establishes safeguards for specially protected areas and historic sites.

Ratifying the protocol requires new legislation in order for the Government of Canada to grant permits for activities in the Antarctic.

At this point, I would like to provide a general overview of Bill C-42.

The bill is consistent with the approach taken by other nations in implementing the protocol and with existing federal legislation in Canada. Under the bill, permits are required for all Canadians, Canadian vessels and anyone who is on a Canadian-led expedition. Applications for these permits must be accompanied by environmental assessments, emergency plans and waste management plans.

[Translation]

Canadians who wish to carry out certain activities that are prohibited in the bill are also required to obtain a permit. For example, permits are required to enter a protected area of the Antarctic or to carry out research involving contact with indigenous species.

According to projections, there will be no more than a dozen permits issued per year. Reciprocity is one of the key components of the Canadian approach to implementing the Madrid Protocol. Some activities are already permitted by legislation covered in another section of the protocol and will be permitted under Bill C-42. In such instances, a permit will not be required.

However, the bill provides for an absolute ban on certain activities such as the introduction of substances harmful to the marine environment, the damaging of historic sites and the open burning of waste.

[English]

Bill C-42 provides exceptions to prohibitions in the case of emergencies. Enforcement of the bill would be carried out by enforcement officers and inspectors designated under the bill. The offences and permits under the bill are consistent with those authorized under the Canadian Environmental Protection Act of 1999.

mondial visant à protéger l'Antarctique, et aussi de présenter clairement le rôle du Canada aux autres pays et aux Canadiens qui travaillent dans cette région.

En vertu du protocole, le Canada doit encadrer les activités des Canadiens dans l'Antarctique, et aussi les activités des personnes venant d'autres pays qui prennent part à des expéditions organisées par le Canada. Les expéditions canadiennes sont définies comme des voyages qui soit sont organisés au Canada, soit se font du Canada à l'Antarctique. Les parties doivent par ailleurs interdire certaines activités, comme la prospection minière ou l'utilisation de la faune à des fins non scientifiques. Le protocole définit les mesures qui visent à protéger certains endroits et sites historiques.

La ratification du protocole obligera le gouvernement du Canada à adopter une nouvelle loi afin d'accorder des permis pour les activités dans l'Antarctique.

J'aimerais maintenant vous présenter un survol du projet de loi C-42.

Ce projet de loi s'inscrit dans l'approche adoptée par d'autres pays pour la mise en oeuvre du protocole, et cadre avec les lois fédérales actuellement en vigueur au Canada. Aux termes du projet de loi, tous les Canadiens qui souhaitent se livrer à des activités dans l'Antarctique doivent obtenir un permis. Cela englobe les bâtiments canadiens et toute personne qui participe à une expédition canadienne. Les demandes de permis doivent être accompagnées d'évaluations environnementales, de plans d'urgence et de plans de gestion des déchets.

[Français]

Les Canadiens désirant mener certaines activités interdites en vertu du projet de loi sont également tenus de détenir un permis: à titre d'exemple, l'accès à une zone protégée de l'Antarctique ou la réalisation de travaux de recherche nécessitant des contacts avec la faune indigène.

On prévoit moins d'une douzaine de demandes de permis par année. La réciprocité est l'une des principales caractéristiques de l'approche canadienne à l'égard de la mise en oeuvre du Protocole de Madrid. Certaines activités sont déjà autorisées par les lois prévues à une autre partie du protocole. Ces activités seraient également autorisées en vertu du projet de loi C-42. Ainsi, l'attribution d'un permis ne serait donc pas nécessaire dans ces circonstances.

Par contre, le projet de loi interdit, sans exception, certaines activités, notamment le déversement de substances dangereuses pour l'environnement marin, l'endommagement des sites historiques et le brûlage des déchets à ciel ouvert.

[Traduction]

Le projet de loi C-42 prévoit des exceptions aux interdictions en cas d'urgence. La mise en oeuvre du projet de loi serait assurée par des agents d'exécution et des inspecteurs désignés en vertu de celui-ci. Les infractions et les peines sont conformes à celles que l'on retrouve dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999.

Mr. Chairman and members of the committee, Bill C-42 provides Canada with the tools that we need to set up our contribution to a global effort to protect a vulnerable Antarctic environment. As a polar nation and an international environmental leader, Canada has an important role to play in this special ecosystem. The approach taken by this bill has the support of Canadians active in the Antarctic.

At this time, I would be pleased to take any questions you may have associated with the bill.

Senator Spivak: My question concerns the reason for exempting the Canadian Forces and also commercial fishing, because it strikes me that that is sort of contrary to the spirit of the bill. Why should the military vessels and fishing vessels not be subject to the same rules?

Mr. Enei: With respect to fishing, it is not included in the protocol because fishing is covered under existing UN agreements and conventions under MARPOL. There are legislative or convention frameworks to deal with the fishing aspects. The protocol signed at Madrid covers land as well as the water, and fishing is clearly covered under the convention, hence the other conventions of the UN, hence the exemption.

On the military, we have to take a step back and look at the fundamental covenants associated with the treaty and the protocol itself. The treaty and the protocol together designate the Antarctic as a natural reserve for peace and for scientific purposes. The military traditionally is used as logistical support to provide supplies and/or goods to some of the activities that do take place in the Antarctic, such as the scientific research, and military-type equipment is used given the extreme weather conditions that do occur in the Antarctic.

Exemption for the military is not outside of the norm in pieces of federal legislation, but the key message I would give is the foundation upon which the treaty and the protocol is based, and that is peace and scientific research.

Senator Spivak: Could you perhaps point us to the United Nations conventions that cover fishing and how they are enforced?

Also, I want to point out that Canadian pilots just recently, very bravely — I do not know what the latest story is, whether or not they were able to get there —

Senator Cochrane: They were delayed yesterday.

Senator Spivak: It seems to me it was not the army, but these Canadian pilots with that experience that went in to help. We should note that because that is quite an achievement.

In any case, could you point us to that and the method of enforcement? How are those conventions enforced?

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, le projet de loi C-42 confère au Canada les outils dont il a besoin pour contribuer à l'effort mondial de protection de cet environnement vulnérable qu'est l'Antarctique. En tant que nation polaire et chef de file international sur le plan environnemental, le Canada a un rôle important à jouer dans cet écosystème spécial. L'approche adoptée dans ce projet de loi bénéficie du soutien des Canadiens présents dans l'Antarctique.

Je répondrai maintenant volontiers à vos questions sur le projet de loi.

Le sénateur Spivak: Je voudrais savoir pourquoi les forces canadiennes et les bateaux de pêche commerciale font l'objet d'une exemption, car il me semble que cela va à l'encontre de l'esprit du projet de loi. Pourquoi les navires militaires et les bateaux de pêche ne seraient-ils pas assujettis aux mêmes règles?

M. Enei: La pêche est exclue du protocole, parce que cette activité est visée par les ententes et les conventions des Nations Unies qui ont été adoptées dans le cadre du MARPOL. Il existe des cadres législatifs qui régissent la pêche. Le protocole de Madrid englobe les étendues terrestres et aquatiques, et la pêche est évidemment visée par la convention, et donc par les autres conventions des Nations Unies, d'où l'exception.

Pour ce qui est des militaires, nous devons tenir compte des engagements fondamentaux qui se rattachent au traité et au protocole lui-même. Ces derniers considèrent l'Antarctique comme une réserve naturelle consacrée aux activités pacifiques et scientifiques. L'armée y joue traditionnellement un rôle de soutien logistique puisqu'elle sert à assurer le transport des fournitures et des biens nécessaires au déroulement de certaines activités dans l'Antarctique, comme la recherche scientifique. On utilise l'équipement militaire en raison des conditions météorologiques extrêmes qui sévissent en Antarctique.

L'exemption accordée aux militaires n'a rien d'anormal, puisqu'on la retrouve dans certaines lois fédérales. Toutefois, j'insiste pour dire que ce sont les activités pacifiques et scientifiques qui servent de base au traité et au protocole.

Le sénateur Spivak: Quelles sont les conventions des Nations Unies qui visent la pêche? Comment sont-elles mises en application?

Par ailleurs, je tiens à signaler que des pilotes canadiens ont tout récemment, et avec une bravoure hors du commun — je ne sais pas quelles sont les dernières nouvelles, s'ils ont été en mesure ou non de s'y rendre...

Le sénateur Cochrane: Ils ont dû retarder leur départ, hier.

Le sénateur Spivak: Ce ne sont pas des militaires, mais des pilotes canadiens d'expérience qui s'y sont rendus. Il convient de le mentionner, car c'est tout en exploit.

Quoi qu'il en soit, pouvez-vous nous dire quelles sont ces conventions, et nous expliquer aussi comment elles sont mises en application?

Mr. Enei: I would have to consult with my legal counsel in terms of enforcement of UN conventions. Perhaps Anne Daniel can provide some comments on that in a few minutes.

In terms of access, to my knowledge, there are no Canadian military activities in the Antarctic at the moment. There was an opportunity for a Canadian enterprise to provide logistical support to, as I understand it, remove an individual who had fallen ill. That is not uncommon; it has happened before.

Senator Spivak: Yes, I know that.

The Chairman: While you are waiting for your colleague, and supplementary to Senator Spivak's question, do all of the other signatories to the respective protocols and conventions that are being affected here in one way or another also exempt military activity from whatever laws they have in place in order to give effect to these agreements?

Mr. Enei: Each signatory to the treaty has its own legislative instrument or vehicle for ratification. In some cases, that could involve legislation, that could involve regulation or a statement in their respective legislatures. I cannot speak to each and every one, but all the parties to the treaty itself must adhere to the fundamental covenants.

If you would allow me, I would like to quote from the treaty itself, article 1, where it clearly states that the Antarctic shall be used for peaceful purposes only.

Article 2 states that the present treaty shall not prevent the use of military personnel or equipment for scientific research or for any other peaceful purpose.

We must all adhere to those fundamental covenants in any legislation or ratification tool that we put forward. It underpins Canadian activities, as well as the activities of all other parties within the treaty system.

The Chairman: However, it is theoretically possible that Chile, for example, in whatever legislation they require in order to give effect to these agreements, might not have an exemption for military activity?

Mr. Enei: It is possible. I am not familiar with the Chilean law.

The Chairman: We do not expect you to be able to tell us about Chilean law.

Ms. Anne Daniel, General Counsel, Legal Services, Environment Canada: With respect to the issue of fishing, when I went through the bill, my first question was about fishing being excluded. The reason is that another Antarctic treaty called CCAMLR covers the issue of fishing in the Antarctic specifically. Canada acceded to that in 1988. Therefore, it was not specifically covered under the Madrid Protocol because it was covered elsewhere within the treaty regime.

Senator Spivak: How is it enforced? Fishing all around the world is covered by these conventions. Yet look at what is happening.

M. Enei: Pour ce qui est de la question de la mise en application des conventions des Nations Unies, il faudrait que je consulte mon conseiller juridique. Anne Daniel pourrait peut-être vous donner des précisions à ce sujet dans quelques minutes.

Pour ce qui est de l'accès, à ma connaissance, il n'y a aucune activité militaire canadienne qui se déroule présentement dans l'Antarctique. Des Canadiens ont été appelés à fournir un soutien logistique afin d'aller chercher, si j'ai bien compris, une personne qui était tombée malade. Ce n'est pas quelque chose d'inhabituel. Ce n'est pas la première fois que cela se produit.

Le sénateur Spivak: Je le sais.

Le président: Avant que vous ne cédiez la parole à votre collègue, je voudrais vous poser une question qui s'ajoute à celle du sénateur Spivak: est-ce que tous les autres signataires des conventions et protocoles dont il est ici question accordent également des exemptions aux militaires, en vue de rendre ces ententes exécutoires?

M. Enei: Chaque signataire possède un cadre législatif ou un instrument de ratification qui lui est propre. Il peut s'agir, dans certains cas, d'une loi, d'un règlement ou d'une déclaration prononcée devant l'assemblée législative respective. Je ne peux parler en leur nom, mais toutes les parties au traité doivent respecter les engagements fondamentaux pris en vertu de celui-ci.

Si vous me le permettez, j'aimerais citer l'article 1 du traité, qui précise que seules les activités pacifiques sont autorisées dans l'Antarctique.

L'article 2 dispose que le présent traité ne s'oppose pas à l'emploi de personnel ou de matériel militaires pour la recherche scientifique ou pour toute autre fin pacifique.

Nous devons tous respecter les engagements fondamentaux que nous avons pris, que ce soit au moyen d'une loi ou d'un instrument de ratification. Ce principe régit les activités du Canada, de même que les activités des autres parties au traité.

Le président: Est-ce que le Chili, par exemple, peut adopter une loi qui, tout en rendant ces ententes exécutoires, ne prévoit pas d'exemptions pour les activités militaires?

M. Enei: C'est possible. Je ne connais pas la loi chilienne.

Le président: Nous ne nous attendons pas à ce que vous la connaissiez.

Mme Anne Daniel, avocate générale, Services juridiques, Environnement Canada: En ce qui a trait à la pêche, quand j'ai parcouru le projet de loi, je me suis demandée pourquoi la pêche en était exclue. Or, il existe un autre traité de l'Antarctique appelé CCAMLR qui porte de façon précise sur la pêche dans l'Antarctique. Le Canada y a adhéré en 1988. Donc, si l'activité n'est pas visée par le Protocole de Madrid, c'est parce qu'elle fait l'objet d'un autre traité.

Le sénateur Spivak: Comment est-il mis en oeuvre? Les activités de pêche à l'échelle internationale sont régies par ces conventions. Malgré tout, il y a des problèmes.

Ms. Daniel: I do not have specific details on the enforcement within the CCAMLR regime, but typically, when countries implement treaties they are required to implement provisions in their domestic law. They enforce their domestic law against their registered-flag ships in the Antarctic area. That would be the normal system.

Within a treaty regime, if you are not following through, other parties to that treaty system will let you know. We have become active in the Madrid Protocol, in part, because other countries said that Canadians are active in the Antarctic and other parties will draw things to our attention. In a place like Antarctica, where there is so little human presence, we have to rely on other countries to bring incidents to our attention.

I would hope that once we are an active party to this treaty that if there were any difficulty in enforcing the Madrid Protocol, other countries would bring incidents to our attention. We could take the opportunity at meetings of the parties to also draw the attention of other parties to particular incidents.

Enforcement at the international level is always tricky because we cannot put states in jail.

Senator Spivak: However, at this time, have you any information as to the practice of other countries, as well as Canada, in terms of the fishing? Is there a problem in that area? I read somewhere that there is a problem with the maintenance of the species around the Antarctic.

Mr. Enei: To our knowledge, Canada has no harvesting or research activities taking place around the Antarctic vis-à-vis fishing. We are aware of a specific situation regarding Patagonian tooth fish, which I believe is sold as Chilean sea bass in Canada. We are moving forward through the Department of Fisheries and Oceans to implement a catch documentation scheme to identify the import of such fish as part of the CCAMLR process, which is fundamentally a convention for the responsible protection of marine resources.

The Chairman: The part that applies to fishing is called the Madrid Protocol. I presume that the Portuguese are signatories to it?

Mr. Enei: Perhaps I could give an overview of the treaty system itself. There is the actual Antarctic Treaty and under that treaty we have two conventions and a protocol. Canada has signed and acceded to the treaty and the two conventions. We have signed the protocol but have not ratified or acceded to it.

The two conventions specifically deal with marine resources in and around the Antarctic. Those two conventions complement the existing legislative framework under UN agreements.

The Chairman: The Madrid agreement is which, protocol or convention?

Mme Daniel: Je ne sais pas vraiment comment les choses se passent dans le cadre du CCAMLR, mais habituellement, les pays, lorsqu'ils veulent mettre en application des traités, doivent inclure des dispositions en ce sens dans leur législation interne. Cette législation interne s'applique aux bâtiments immatriculés de ces mêmes pays qui se trouvent dans l'Antarctique. C'est ce qui se fait habituellement.

Pour ce qui est des traités, si vous ne les respectez pas, les autres parties vont vous le faire savoir. Nous avons adhéré au protocole de Madrid, en partie parce que des pays ont dit qu'il y avait des Canadiens qui travaillaient dans l'Antarctique et que d'autres parties se chargeraient de porter certains faits à notre attention. Dans un endroit comme l'Antarctique, où la présence humaine est si rare, nous devons nous fier à d'autres pays pour qu'ils portent certains faits à notre attention.

J'espère, une fois que nous deviendrons partie au traité, que si la mise en oeuvre du Protocole de Madrid pose problème, d'autres pays vont se charger de porter les incidents qui se produisent à notre attention. Nous pourrions profiter des rencontres des parties pour attirer également leur attention sur des incidents particuliers.

La question de l'exécution à l'échelle internationale est toujours délicate, car nous ne pouvons pas jeter des États en prison.

Le sénateur Spivak: Toutefois, savez-vous ce que font les autres pays, y compris le Canada, au niveau de la pêche? Existe-t-il un problème à ce chapitre? J'ai lu quelque part que la protection des espèces dans l'Antarctique posait problème.

M. Enei: À notre connaissance, le Canada ne participe à aucune activité de recherche ou autre dans le domaine de la pêche dans l'Antarctique. Il y a le cas particulier de la légine qui, si je ne m'abuse, est vendue sous le nom de bar commun du Chili au Canada. Nous sommes en train, de concert avec le ministère des Pêches et des Océans, de mettre en oeuvre un système de documentation des captures pour identifier l'importation de ce poisson dans le cadre du CCAMLR, qui est essentiellement une convention qui met l'accent sur la protection responsable des ressources maritimes.

Le président: La section qui s'applique à la pêche s'appelle le Protocole de Madrid. Je présume que les Portugais l'ont signé?

M. Enei: Peut-être devrais-je vous donner un aperçu du système de traités en tant que tel. On a le Traité de l'Antarctique, qui comprend deux conventions et un protocole. Le Canada a adhéré au traité et aux deux conventions, qu'il a signés. Nous avons signé le protocole, mais nous ne l'avons pas ratifié et nous n'y avons pas adhéré.

Les deux conventions traitent, de façon précise, des ressources maritimes dans l'Antarctique. Ces deux conventions s'ajoutent au cadre législatif actuel qui a été établi en vertu des ententes des Nations Unies.

Le président: Est-ce que l'accord de Madrid est un protocole ou une convention?

Mr. Enei: Madrid is a protocol.

The Chairman: Could you give us a quick lesson on “treaty, protocol and convention” as well as “acceding and signing”? I have asked this question previously.

I was told once that there was a person who knew this well and could explain it, but he died about 20 years ago. Would you give us that in five minutes so that we really understand “signing” and “acceding”? Second, what is the force and effect of a treaty, convention and protocol?

Ms. Daniel: I would be happy to do so. Lawyers who do not practice international law do not know the answers to those questions either.

The Chairman: You are correct.

Ms. Daniel: Do not be afraid to ask, because you must know.

In many multilateral treaties there is a provision for signature, usually within a certain time period. After that period of time closes, you cannot sign it, but if you want to become a party, you can accede to it.

When you have signed within the signature period to become bound by the treaty, the next step would be ratification. In the case of the Madrid Protocol, because we have signed, our next step to be bound in international law is to ratify. If we had not signed by the time the signature period closed, there would have been the one-step process of accession. That would also bind us in international law. We have acceded to another environmental treaty recently — the Rotterdam Convention on the international trade of chemicals. We did not sign within the signature period, but we did become bound last summer by accession.

The Chairman: Acceding obviates ratification?

Ms. Daniel: It is a different step with the same legal effect. You are bound by international law.

The Chairman: Talk about treaties, conventions and protocols, please.

Ms. Daniel: The Vienna Convention on the Law of Treaties defines a treaty. Essentially, it is any agreement in writing where the parties intend to create international relations among themselves.

Senator Spivak: Like a contract?

Ms. Daniel: Essentially. Some treaties do call the parties “contracting parties.” It is really a contract of states.

The term “treaty” is a generic term that means this kind of contract between states that is legally binding in international law. In some circumstances, parties or countries, when they are negotiating, will choose a convention. That is the same thing. It is a legally binding, written instrument intending to create legal relations in international law.

M. Enei: C'est un protocole.

Le président: Pouvez-vous nous dire, brièvement, ce qu'est un traité, un protocole ou une convention, et ce que signifie le fait d'adhérer à ces instruments et de les signer? J'ai déjà posé la question.

On m'a dit qu'il y avait une personne qui connaissait bien le sujet et qui pouvait nous l'expliquer, mais elle est décédée il y a environ 20 ans. Pouvez-vous nous expliquer en cinq minutes ce qu'on entend par signature et adhésion? Ensuite, quelle est la force exécutoire d'un traité, d'une convention et d'un protocole?

Mme Daniel: Je le ferai avec plaisir. Même les avocats spécialisés en droit international ignorent la réponse à ces questions.

Le président: Vous avez raison.

Mme Daniel: N'hésitez pas à poser des questions, puisque ce sont des choses que vous devez savoir.

De nombreux traités multilatéraux prévoient la signature, habituellement avant une certaine échéance. La période de signature échuë, si le traité n'est pas signé mais que vous souhaitez y être partie, vous pouvez y adhérer.

Si vous avez signé le texte avant l'échéance prévue, il faut ensuite le ratifier. En ce qui concerne le Protocole de Madrid, parce que nous l'avons signé, la prochaine étape pour y être lié en droit international consiste à le ratifier. Si nous n'avions pas signé avant la fin de la période de signature, nous aurions pu y adhérer en une seule étape. Nous serions alors également liés en droit international. Nous avons adhéré à un autre traité environnemental il n'y a pas longtemps, soit la Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable dans le cas de certains produits chimiques. Nous ne l'avons pas signé avant l'échéance, mais nous y sommes devenus liés l'été dernier, par adhésion.

Le président: L'adhésion rend-t-il inutile la ratification?

Mme Daniel: Il s'agit d'une procédure différente qui a le même effet juridique. Vous êtes lié en droit international.

Le président: Je vous demanderais de nous expliquer la différence entre un traité, une convention et un protocole.

Mme Daniel: La Convention de Vienne sur le droit des traités définit ce qu'est un traité. Essentiellement, il s'agit d'une entente par écrit dans laquelle les parties s'accordent pour établir des relations internationales entre elles.

Le sénateur Spivak: Tout comme un contrat?

Mme Daniel: Essentiellement. Certains traités parlent effectivement de «parties contractantes». Il s'agit en réalité de contrats entre États.

Le mot «traité» est une expression générique qui désigne ce genre de contrat intervenu entre les États et qui est juridiquement contraignant en droit international. Dans certaines circonstances, les parties ou les pays, lorsqu'ils négocient, choisissent plutôt la convention. C'est la même chose. Il s'agit d'un texte juridiquement contraignant visant à établir des relations juridiques en droit international.

A protocol is the same thing in terms of practice in international law. Let us say that there is a convention like the Antarctic Treaty. When another treaty is spawned under it, then that is called a protocol. Sometimes protocols are completely separate legal instruments, but sometimes they are tied back into the main treaty and there are some links between the two. When you have a protocol, you must look carefully at the main treaty to ensure that you have understood all of those linkages.

The Chairman: Therefore, convention and treaty are, for all intents and purposes, interchangeable terms?

Ms. Daniel: Yes.

The Chairman: A protocol would ordinarily exist under the umbrella of either a convention or treaty?

Ms. Daniel: Yes, that is true.

The Chairman: A protocol would deal with specific implementation as opposed to the overall umbrella intent. Is that true?

Ms. Daniel: It depends. Some conventions are very detailed and highly regulatory in nature. Protocols to them can get even more detailed.

The Chairman: I am familiar with the International Convention on Copyrights.

They are many layered, as you describe.

Ms. Daniel: Yes. In the environmental field, this has been the practice. For example, the Framework Convention on Climate Change was very general and the Kyoto Protocol introduces more detailed targets. Also, there are the Vienna Convention on Ozone Depletion and the Montreal Protocol, which is much more detailed and continues to "tighten up."

Senator Christensen: Could you have more than one protocol under a treaty?

Ms. Daniel: Yes, you could have. A good example right now is the Convention on Biological Diversity, which is the main convention, and pursuant to that, a bio-safety protocol on GMOs was recently negotiated. At the world summit, they began discussions on an international regime on access to genetic resources. That could come in the form of a protocol.

Senator Milne: I am also concerned about this proposed section on the application being binding on Her Majesty in right of Canada and a province, but not applying to the Canadian military. I have no knowledge of the Canadian military's reputation, but I do know the American military's reputation for not taking their litter with them when they leave; they are notorious for that. They have littered our Arctic areas in ways that will take Canada millions of dollars to clean up. I am very concerned about this exemption.

Dans la pratique du droit international, le protocole sert aux mêmes fins. Par exemple, supposons qu'il existe une convention comme celle de l'Antarctique. Si un autre traité en résulte, on le qualifie de protocole. Parfois, les protocoles sont des textes juridiques tout à fait distincts, mais parfois aussi, ils renvoient au traité principal et il existe alors des liens entre les deux. Quand il y a un protocole, il faut examiner avec soin le traité principal pour être sûr d'en bien comprendre tous les liens.

Le président: Par conséquent, la convention et le traité sont, à toutes fins utiles, des termes interchangeables?

Mme Daniel: Oui.

Le président: Habituellement, le protocole relèverait soit d'une convention ou d'un traité?

Mme Daniel: C'est juste.

Le président: Le protocole traiterait de la mise en oeuvre, contrairement au texte principal qui tient davantage de l'énoncé d'intentions. C'est bien cela?

Mme Daniel: Tout dépend. Certaines conventions sont très détaillées et de nature très réglementaire. Les protocoles qui en résultent peuvent être encore plus détaillés.

Le président: Je connais la Convention internationale sur les droits d'auteur.

Comme vous le dites, ces textes ont plusieurs dimensions.

Mme Daniel: Oui. Dans le domaine environnemental, c'est l'usage. Par exemple, la Convention-cadre sur les changements climatiques était de nature très générale alors que le protocole de Kyoto fixe des objectifs plus précis. Je vous renvoie également à la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone et au Protocole de Montréal, qui est beaucoup plus détaillé et continue de resserrer les objectifs et les modalités de mise en oeuvre.

Le sénateur Christensen: Pourrait-il y avoir plus d'un protocole relevant du même traité?

Mme Daniel: Oui. Un bon exemple actuellement est la Convention sur la diversité biologique, qui est la convention principale, dans le cadre de laquelle un protocole sur la biosécurité des OGM a été négocié récemment. Au sommet mondial, ils ont amorcé les pourparlers concernant un régime international d'accès aux ressources génétiques. Pareille entente prendrait la forme d'un protocole.

Le sénateur Milne: L'article projeté selon lequel le texte lie Sa Majesté du chef du Canada et une province, mais qu'il ne s'applique pas aux membres des Forces canadiennes me préoccupe également. Je n'ai aucune idée de la réputation dont jouissent les forces militaires canadiennes, mais je connais celle des militaires américains qui laissent tout derrière eux, sans nettoyer. Ils sont bien connus pour cela. Ils ont laissé nos régions arctiques jonchées de déchets, et le Canada devra déboursier des millions de dollars pour les nettoyer. Cette exemption me préoccupe beaucoup.

Our inspectors have all kinds of things that they can do within Canada, but outside Canada, on a fast reading of this, it seems that all they can really do is inspect. What kind of leverage do they have apart from their inspections? Once they are actually on-site and see what is happening, or has happened, what can they do besides inspect the area?

Mr. Enei: From an inspection perspective, we can look at it as a multi-layered concept, if you will. The treaty system provides for "observers," whereby parties to the treaty can appoint observers with the powers of inspection. Those observers inspect activities of individuals under the Antarctic Treaty. We also have a complementary system of self-policing, given that the community in the Antarctic is fairly close-knit. Most of the scientists are familiar with one another. Many of the scientific pursuits take place under the leadership of certain countries in conjunction with other nations contributing and participating. From a science perspective, it has not been identified as an issue.

In respect of the other main activity, ecotourism, there is a strong association, called the International Association of Antarctic Tour Operators, IAATO. The members are strong in their self-policing efforts and they represent virtually 99 per cent of the ecotourism that takes place in the Antarctic. I was in Madrid two months ago and the member nations were extremely supportive of the good work that IAATO had been doing, and continues to do, in self-policing and being responsible about their activities.

Fundamentally, an ecotour will take you to the Antarctic to observe a unique situation. It would be incumbent on the ecotour companies to self-police. No one wants to go to the Antarctic to look at, no disrespect to Coca-Cola intended, a pop-can-littered shoreline.

In addition to the observers under the treaty and the self-policing of the main interests, both scientists and ecotourism, we have the ability to inspect under our proposed legislation. Those inspection powers, if you will, complement the treaty system. That being said, enforcement is principally done on domestic soil.

Senator Milne: In other words, the inspectors may find evidence that prohibited activities or littering had been going on and then they could charge the company back on Canadian soil.

Mr. Enei: Correct. One must appreciate that when a permit is issued, there are many conditions and restrictions. We literally control every activity that is proposed to take place in the Antarctic. I do not want to use the words "conventions" or "protocols," but there are practices in place such as: You cannot approach a certain species of penguin any closer than 15 feet; you cannot go near nesting areas; you cannot make noise; and you can only travel during certain times. The conditions are clear and are well understood by participants in any activity.

Nos inspecteurs ont toutes sortes de pouvoirs qu'ils peuvent exercer au Canada même, mais à l'étranger, à première vue, il semble que leur seul moyen d'action soit l'inspection. Quelle sorte d'autre pouvoir ont-ils? Une fois qu'ils se trouvent sur place et qu'ils voient ce qui se passe ou ce qui s'est passé, que peuvent-ils faire de plus que de simplement inspecter?

M. Enei: Du point de vue de l'inspection, on pourrait considérer le concept comme étant pluridimensionnel. Le régime issu du traité prévoit des «observateurs», ce qui veut dire que les parties au traité peuvent nommer des observateurs qui ont le pouvoir d'inspection. Les observateurs inspectent les activités des personnes sous le régime du Traité sur l'Antarctique. Il existe aussi un régime supplémentaire d'autosurveillance, étant donné que la communauté de l'Antarctique est tissée plutôt serrée. La plupart des chercheurs se connaissent entre eux. Bon nombre des travaux scientifiques s'effectuent sous le leadership de certains pays en collaboration avec d'autres États qui y contribuent et y participent. D'un point de vue scientifique, cette question n'a pas été relevée comme représentant un enjeu.

En ce qui concerne l'autre principale activité, c'est-à-dire l'écotourisme, il existe une association solide, appelée l'International Association of Antarctic Tour Operators, c'est-à-dire l'IAATO. Ses membres, qui assurent une excellente autosurveillance, représentent 99 p. 100 presque de l'écotourisme dans l'Antarctique. J'étais à Madrid, il y a deux mois, et les États membres ont bien soutenu l'excellent travail effectué par l'IAATO sur le plan de l'autosurveillance et de la responsabilité.

Essentiellement, l'écotour vous mènera en Antarctique pour observer une situation unique. Il appartiendrait aux organisateurs d'écotours d'assurer eux-mêmes la surveillance. Nul ne souhaite se rendre en Antarctique pour voir, sans vouloir manquer de respect à Coca-Cola, un littoral jonché de cannettes.

En plus des observateurs prévus par traité et de l'autosurveillance faite par les principaux intérêts, tant les chercheurs scientifiques que les membres de l'industrie de l'écotourisme, nous pouvons effectuer des inspections aux termes de la loi qui est à l'étude. Ces pouvoirs d'inspection viennent compléter, si je puis dire, le régime prévu par traité. Cela étant dit, l'exécution s'effectue principalement en territoire national.

Le sénateur Milne: En d'autres mots, les inspecteurs peuvent recueillir des preuves établissant qu'il y a eu activité prohibée ou abandon de débris et ils pourraient ensuite, de retour en sol canadien, porter des accusations contre l'entreprise.

M. Enei: C'est juste. Il faut se rendre compte que, lorsqu'un permis est émis, il est assorti de nombreuses conditions et restrictions. Nous contrôlons littéralement toutes les activités qui sont projetées dans l'Antarctique. Je ne veux pas parler de «conventions» ou de «protocoles», mais il existe des pratiques, comme le fait qu'on ne peut pas s'approcher à moins de 15 pieds d'une certaine espèce de manchots, qu'on ne peut pas aller près des aires de nidification, qu'on ne peut pas faire de bruit et qu'on ne peut se déplacer qu'à certaines heures. Les conditions sont claires et elles sont bien comprises par tous les participants.

Senator Milne: I am sure they are. However, I want to focus in on the enforcement aspect to ensure that they actually would be charged when they return to Canada if they had gone too close to a penguin or ignored any of the other restrictions.

Could you put something in the regulations to the effect that if a company or if the military were to fly in containers of supplies for use while there, the debris must be removed when they leave so that they do not litter the landscape with oil drums?

Mr. Enei: There is an expectation under the protocol wherein we have no net impact on the environment. We take as much back as we impose when we are down there.

Senator Milne: Will that be a part of the regulations?

Senator Christensen: It is part of the permit system, is it not?

Mr. Enei: Those kinds of conditions would be imposed on the activities that would take place.

The Chairman: I do not want to be cynical, and this is not a criticism of CP Hotels, but it is in their interest to maintain pristine conditions at Lake Louise. If it were not, no one would go to look at it. However, they have tripled the size of the hotel at Lake Louise since I was a kid. There are pressures, and there are permits that could be issued in response to those pressures that would, in some respects at least, militate against the lovely intent of the National Parks Act, this proposed act and other regulations that fall thereunder. The question is: Is there a hammer and will somebody actually use it?

Mr. Enei: Under the proposed legislation, clause 24 provides for a requirement for waste management plans and emergency plans. The minister does have the option to issue a permit to authorize an expedition if he is satisfied that the waste management plan and the emergency plan for the expedition have been prepared in accordance with the regulations. It is our intent to ensure that the Antarctic is protected and that is why we are a part of the treaty and of the convention system and currently proposing to move forward with implementation of our obligations under the protocol.

Senator Spivak: We could, of course, ask that we examine the regulations. We could ask that those be brought back to the committee.

The Chairman: Do we anticipate that the regulations would be promulgated in fairly short order? Are they in a forward state of preparation now?

Mr. Enei: We are developing them. We need to conduct some further consultations with the key stakeholders, but they are moving forward.

The Chairman: Would you make a note that this committee would like to have a copy of the first draft of those regulations — even before they are placed in the *Gazette* — just so that we can send comments and ask questions, if any?

Le sénateur Milne: Je suis sûre qu'elles le sont. Toutefois, j'aimerais insister sur l'aspect «exécution», pour faire en sorte que les entreprises puissent vraiment être accusées au retour au Canada si elles se sont trop approchées d'un manchot ou qu'elles ont fait fi de certaines autres restrictions.

Pourriez-vous ajouter une disposition dans le règlement prévoyant que, si l'entreprise ou les militaires transportaient jusque là des conteneurs de fournitures dont ils se serviraient là-bas, ils doivent tout ramasser lorsqu'ils partent de manière à ne pas polluer le paysage avec des barils de mazout?

M. Enei: Le protocole prévoit qu'il n'y aura pas d'impact net sur l'environnement. Il faut rapporter autant qu'on en a emporté là-bas.

Le sénateur Milne: Cela fera-t-il partie du Règlement?

Le sénateur Christensen: Cela fait partie du régime de délivrance de permis, n'est-ce pas?

M. Enei: Ce genre de conditions serait imposé à l'égard des activités qui se dérouleraient là-bas.

Le président: Ce n'est pas que je veuille faire preuve de cynisme ou critiquer CP Hotels, mais il est dans leur intérêt de maintenir la nature dans son état originel au lac Louise. Si cela ne l'était pas, nul n'irait y admirer la nature. Toutefois, CP Hotels a triplé les dimensions de l'hôtel au lac Louise depuis mon enfance. Des pressions sont exercées, et il existe des permis qui pourraient être délivrés en réaction à ces pressions et qui pourraient, du moins à certains égards, militer contre le merveilleux objet de la Loi sur les parcs nationaux, du projet de loi à l'étude et d'autres règlements qui en relèvent. La question est de savoir s'il existe un bâton et si quelqu'un s'en servirait vraiment.

M. Enei: Aux termes de l'article 24 du projet de loi, il faut présenter des plans de gestion des déchets et des plans d'intervention d'urgence. Le ministre peut, s'il le veut, émettre un permis qui autorise une expédition s'il est convaincu que les plans de gestion des déchets et d'intervention d'urgence de l'expédition ont été préparés en conformité avec le règlement. Nous prévoyons faire en sorte que l'Antarctique est protégé, et c'est pourquoi nous sommes parties au traité et à la convention et que nous proposons collectivement de passer à la mise en oeuvre de nos obligations en vertu du protocole.

Le sénateur Spivak: Nous pourrions, naturellement, demander à examiner le règlement. Nous pourrions demander qu'il soit renvoyé au comité.

Le président: Prévoyons-nous que le règlement sera promulgué dans très peu de temps? En est-il à un stade avancé?

M. Enei: Nous sommes en train de le rédiger. Il faut mener d'autres consultations avec les principaux intéressés, mais le processus avance.

Le président: Pourriez-vous vous faire une note pour vous rappeler que le comité aimerait avoir un exemplaire de la première ébauche du règlement — avant même qu'elle ne soit publiée dans la *Gazette* — simplement pour que nous puissions vous envoyer des observations et vous poser des questions, si nous en avons?

I would be grateful if you would do that, and I think that it is in order.

Mr. Enei: We will commit to that.

Senator Cochrane: Honourable senators, my question is, does the minister take the final decision to grant the permit? Is he the person that says, yes, it can go ahead or no, it cannot?

Mr. Enei: The minister as an individual, yes.

Senator Cochrane: He can say yes or no?

Mr. Enei: Yes.

Senator Cochrane: In regards to enforcement, you say that 30 nations have already ratified this Madrid Protocol. I am still concerned about enforcement. Do they have enforcement rules already in place, and if they are not following up on this enforcement, is there anything that can be done? It is okay to say one nation is enforcing the law, but it is something else to say 30 nations are not enforcing the regulations.

Ms. Daniel: As I mentioned earlier, you typically implement international treaties through your domestic law to give it legal effect in your own jurisdiction. When this legislation was developed, people were mindful of ensuring that the different legislation in different jurisdictions would be, roughly, in compliance. We think this is in compliance, but we wanted to double-check.

A number of these other countries that are parties to the treaty have different legal traditions. Some are common-law — Canada has common-law and civil law — some are civil law jurisdictions. Some have parliamentary systems; some do not. Whether it is through legislation, regulations or they simply ratify and it becomes the law of the land, there are a number of combinations and variations of how they have chosen to implement this. That is the first step — putting a law on the books or having something in each jurisdiction that is the law of the land.

The second step, as many have noted, is that you need those individual countries to enforce that domestic law. In the Antarctic, because it is not part of your own territory, you have the challenge of getting information about violations. As Mr. Enei indicated, there is an observer system within the Antarctic Treaty, so that other countries will notify each other about things that are going on. Hopefully, this will generate enough information about incidents. It is a vast territory. We do know about ecotourism activities that are going into certain areas; and any scientific research that is actually taking place on land is well known. The sites are well known. Therefore, there is a way to start to develop an intelligent enforcement strategy down there.

At the meetings of the parties to the Madrid Protocol, it is important that they talk to each other and share information about what they have been seeing and finding. Frankly, we should not be afraid if countries are telling us that they have noticed something that a Canadian ship or a Canadian tour operator is doing down there. In fact, that is partly why the government is

Je vous serais reconnaissant de le faire, et je crois que ce ne serait que correct.

M. Enei: Nous nous engageons à le faire.

Le sénateur Cochrane: Chers collègues, la question que je me pose est de savoir si le ministre prend la décision définitive de délivrer le permis? Est-ce bien lui qui donne le feu vert ou pas?

M. Enei: Le ministre en tant que personne, oui.

Le sénateur Cochrane: Il peut dire oui ou non à une expédition?

M. Enei: Oui.

Le sénateur Cochrane: En ce qui concerne l'exécution, vous dites que trente pays ont déjà ratifié le protocole de Madrid. La question continue toutefois de me préoccuper. Y a-t-il déjà en place des règles d'exécution et, si ces règles ne sont pas suivies, des mesures sont-elles prévues? Il est facile d'affirmer qu'un pays exécute la loi, mais il est beaucoup moins facile de dire que trente pays ne font pas respecter le règlement.

Mme Daniel: Comme je l'ai dit tout à l'heure, typiquement, on met en oeuvre des traités internationaux en adoptant des lois nationales qui les font s'appliquer sur votre propre territoire. Quand le projet de loi a été rédigé, on a pris soin de faire en sorte que les différentes lois des différentes juridictions sont plus ou moins conformes. Nous estimons que le texte actuel est conforme mais nous tenions à nous en assurer.

Plusieurs autres pays qui sont parties au traité ont différentes traditions juridiques. Dans certaines, c'est la common law — Canada a à la fois la common law et le droit civil —, alors que d'autres relèvent d'un code civil. Certaines ont des régimes parlementaires, d'autres pas. Que cela se fasse par loi, par règlement ou par simple ratification, il existe plusieurs combinaisons et variantes quant à la façon de mettre en oeuvre les obligations du traité. C'est là la première étape — coucher par écrit ou prévoir quelque chose au sein de chaque juridiction qui l'impose comme loi.

La deuxième étape, comme beaucoup l'ont remarqué, consiste à faire respecter la loi nationale sur son territoire. Dans l'Antarctique, parce que cette région ne fait pas partie de son propre territoire, on est obligé de relever le défi d'obtenir l'information sur les infractions. Comme l'a dit M. Enei, le Traité sur l'Antarctique prévoit un régime d'observateurs, de sorte que d'autres pays s'aviseront entre eux de ce qui s'y passe. Avec un peu de chance, cela produira suffisamment de données sur les incidents. Le territoire est vaste. Nous sommes au courant de certaines activités d'écotourisme qui se déroulent dans certains secteurs. Nous sommes aussi au courant de travaux scientifiques qui s'y déroulent. Leurs emplacements sont bien connus. Par conséquent, il y a moyen de commencer à élaborer une stratégie intelligente d'exécution là-bas.

Lors des rencontres des parties au Protocole de Madrid importe qu'elles se parlent entre elles et qu'elles partagent l'information au sujet de ce qu'elles voient et de ce qu'elles constatent. En toute franchise, il ne faudrait pas avoir de crainte des pays nous disent qu'ils ont remarqué quelque chose que là-bas un bâtiment canadien ou un voyageur canadien. En fait,

going through with this initiative. There have been Canadian activities down there — we know they go on — so other countries were asking us to take that first step toward enforcement, which is putting in the domestic law, ratifying the treaty once that is in place, and then becoming part of the partnership to manage Antarctica safely.

The step that you are talking about is another level, which is, we are a party to the treaty, we are talking to other countries, we have our legislation in place, as do they. How do we work together to make sure that we become aware of incidents in the Antarctic? That is probably the biggest challenge.

The way the system is set up, the minister is issuing permits; and when you look at the regulations, you will see that this will be extremely detailed. The requirements on environmental assessment in the annexes to the Madrid Protocol are very detailed: how you deal with flora and fauna, waste management, discharges into the marine environment, et cetera. These will be made part of the regulations or the permits that are issued. Any violation of any one of those conditions of the permit, the regulations or the act itself, will be subject to prosecution in Canada.

We will have our own enforcement initiatives, but given the geographic location and the sparse number of people out there able to identify situations, we will very much rely on other countries, and perhaps even other tour operators and different non-government people, to keep us abreast of the situation. I think the key is we will have the tools in the proposed legislation to prosecute any violations of a Canadian permit when we are made aware of them.

Senator Cochrane: My concern comes from first-hand knowledge, because in the 1940s, the Americans came in and operated these SAC bases. They left, particularly in my area, a lot of so-called PCBs. They dumped them into various land sites and things of that nature, and now there is a worry that some of it has leaked into the water system. It so happens that the province has to clean it up. We have to make sure that everything is covered here, and I am not just worried about Canada. I am worried about other countries, other nations.

Let me ask you about the permits. The permit requirements include environmental assessment, but the Canadian Environmental Assessment Act does not apply. Can you tell me why this is done that way?

Mr. Enei: Under the protocol itself, there is a very detailed environmental assessment process that parallels the Canadian Environmental Assessment Act. There was no need to duplicate that process and apply CEAA on top of a necessary obligation under the protocol itself. It would be a duplicative initiative if we superimposed it.

Senator Cochrane: Therefore you decided the protocol's EA approach applied, to avoid duplication.

c'est en partie la raison pour laquelle le gouvernement adhère à cette initiative. Des activités canadiennes s'y sont déroulées — nous le savons — de sorte que d'autres pays nous demandaient d'adopter cette première mesure d'exécution, soit d'adopter une loi nationale, de ratifier le traité une fois qu'elle est place, puis de faire partie du partenariat visant à gérer en toute sécurité l'Antarctique.

L'étape dont vous parlez se situe à un autre niveau, c'est-à-dire que nous sommes partie à un traité, que nous échangeons avec d'autres pays, que nous avons nos lois en place, tout comme eux. Comment nous concertons-nous pour faire en sorte d'être tenus au courant d'incidents dans l'Antarctique? C'est là probablement le plus grand défi à relever.

La façon dont le régime est établi, le ministre délivre des permis; quand on examine le règlement, on constate que les modalités de délivrance sont extrêmement détaillées. Les exigences relatives à l'évaluation environnementale que l'on trouve dans les annexes du Protocole de Madrid sont très précises: la faune et la flore, la gestion des déchets, les décharges dans l'environnement marin, et ainsi de suite. Tout cela ferait partie du règlement ou des permis qui sont émis. Toute infraction à une de ces conditions du permis, du règlement ou de la loi comme tel fera l'objet de poursuites au Canada.

Nous avons nos propres mesures d'exécution, mais étant donné l'emplacement géographique et le peu de personnes sur place là-bas pour repérer les problèmes, nous devons nous fier beaucoup à d'autres pays et, peut-être même, à d'autres voyageurs et à des personnes qui ne font pas partie du gouvernement pour nous tenir au courant. La clé de tout cela, c'est que le projet de loi nous donne les outils voulus pour entamer des poursuites contre quiconque enfreint les modalités du permis canadien, lorsque nous en sommes informés.

Le sénateur Cochrane: Ma préoccupation vient d'une expérience concrète, car durant les années 40, les Américains sont venus et ont établi des bases de FAS. Puis ils sont partis, particulièrement dans ma région, en laissant beaucoup de BPC. Ils les ont enfouis dans diverses décharges, entre autres, et voilà qu'on craint maintenant qu'une partie de ces déchets ne se retrouvent dans l'eau. Comme par hasard, il faut que la province fasse des travaux de nettoyage. Il faut faire en sorte que tout soit visé, et je ne m'inquiète pas seulement pour le Canada. Je m'inquiète pour les autres pays également.

J'ai des questions au sujet des permis. Les exigences incluent une évaluation environnementale, mais la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique pas. Pouvez-vous me dire pourquoi on procède ainsi?

M. Enei: Aux termes du protocole comme tel, il existe un processus fort détaillé d'évaluation environnementale, parallèle à celui que prévoit la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il était inutile de doubler le processus et de faire s'appliquer la LCEE en sus de l'obligation prévue par le protocole comme tel.

Le sénateur Cochrane: Vous avez donc décidé, pour éviter les doublages, que l'approche visant l'évaluation environnementale prévue dans le protocole s'appliquerait.

Mr. Enei: Yes, and it is compatible with the Canadian Environmental Assessment Act. It is equal, if you will.

Senator Cochrane: There is nothing else? Everything is covered?

Mr. Enei: Yes.

Senator Cochrane: Can you give me some idea of what activities would not be granted a permit? I know you said mining is one of them. What sorts of other activities would not be granted a permit?

Mr. Enei: Thinking out loud —

Senator Cochrane: Yes, go ahead.

Mr. Enei: An activity that would cause irreparable harm to a nesting area; an activity that would leave a permanent imprint on the land; any transitory activity that would have an impact on nesting birds at certain times of the year; permanent intrusions into the land that could not be justified — say, scientific research that involves boring of some sort or collecting of samples, things of that nature.

Senator Milne: You cannot go down there and build a ski resort.

Mr. Enei: You cannot; I think that is pretty safe to say.

Senator Merchant: On the practical side, there is always a cost to implementing these treaties. Has that been costed? Will there be a time when the government may not be able to adhere to all the commitments they have made because the costs may be prohibitive? Are there some guidelines you could give us as to what commitments have been made on that side of the ledger?

Mr. Enei: I do not have any specific costs associated with implementation. Given the current level of activity in the Antarctic, and that in the foreseeable future, we anticipate potential requests for up to 12 permits a year, which is not considered to be an undue burden on our existing systems.

The permitting process will complement the existing systems already in place in Canada. We would treat it as a project application, as we would any other application under an existing piece of domestic legislation. The proponent must put forward, in this case, specific information associated with environmental assessments, waste management plans and emergency plans. We would use the existing models and mechanisms that we have in Canada, that is, referral of information internally to conduct a due diligence exercise on the information provided by the proponent. At that point, the minister would have to make a decision on whether to proceed and any restrictions, conditions and mitigating circumstances that need to be considered.

It really complements the current practice within Canada.

Senator Merchant: Having to prosecute people in court is a very expensive procedure and takes a long time. My concern is on the enforcement side.

M. Enei: Oui, et elle est compatible avec la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Les deux sont à pied d'égalité, si vous préférez.

Le sénateur Cochrane: Il n'y a rien d'autre? Tout est couvert?

M. Enei: Oui.

Le sénateur Cochrane: Pouvez-vous me donner une idée des activités pour lesquelles on refuserait de délivrer un permis? Je sais que vous avez parlé de la prospection minière. Quels autres genres d'activités seraient interdits?

M. Enei: Si je pense tout haut...

Le sénateur Cochrane: Oui, faites, je vous en prie.

M. Enei: Toute activité qui causerait un tort irréparable à une aire de nidification, qui modifierait en permanence l'environnement, toute activité transitoire qui aurait un impact sur les oiseaux en couvaison à certaines périodes de l'année, les intrusions permanentes qui ne pourraient pas être justifiées, par exemple des travaux scientifiques comprenant des carottages, des choses de cette nature.

Le sénateur Milne: Vous ne pouvez pas aller là-bas pour y construire un centre de ski.

M. Enei: Vous ne pouvez pas; je ne crois pas me tromper en l'affirmant.

Le sénateur Merchant: Côté pratico-pratique, la mise en oeuvre de ces traités coûte toujours quelque chose. En a-t-on établi le coût? Se peut-il qu'à un moment donné, le gouvernement soit incapable de tenir tous les engagements qu'il a pris parce que le coût serait peut-être prohibitif? Existe-t-il des lignes directrices que vous pourriez nous fournir quant aux engagements qui ont été pris sur ce plan?

M. Enei: Je n'ai pas le détail précis des coûts de la mise en oeuvre. Compte tenu du degré d'activités dans l'Antarctique, maintenant et dans un avenir rapproché, nous prévoyons qu'il pourrait y avoir environ 12 demandes de permis par année, ce qui ne constitue pas un fardeau excessif dans notre système actuel.

Le processus d'émission de permis viendra s'ajouter au système déjà en place au Canada. Nous traiterons toute demande comme une demande d'approbation de projet, comme on le ferait en vertu de n'importe quelle loi nationale. Le promoteur devra fournir des renseignements sur les évaluations environnementales, les plans de gestion des déchets et les plans d'urgence. Nous utiliserons des modèles et des mécanismes existants déjà au Canada, soit le renvoi du dossier à l'interne pour que soit effectué un contrôle préalable des renseignements fournis par le promoteur. Ensuite, le ministre devra décider de la marche à suivre en tenant compte de toute restriction, condition ou circonstance atténuante.

Cette démarche enrichira vraiment le régime canadien actuel.

Le sénateur Merchant: Les poursuites en justice sont onéreuses et prennent beaucoup de temps. Je m'inquiète surtout de la façon dont la loi sera appliquée.

Mr. Enei: Yes, and again, we are using existing domestic models. We are using the penalty clauses and the offence clause under the Canadian Environmental Protection Act. Again, we expect up to 12 permits per year.

One must consider that the scientific community is very close-knit. The ecotourism operations — the two that are operating in Canada — have been complying and continue to comply, to our knowledge, with the principle, spirit and intent of the protocol. We considered that in the development of the proposed legislation.

At the same time, we tried to project what could happen in the future. The proposed legislation was developed with a current focus as well as a forward-looking focus on what may come up.

Senator Merchant: You said that there were about 400 Canadians going there on these ecotours? What is happening with the other countries? Have our numbers been going up?

I know that there are only two companies that have a licence. However, are they restricted as to how many trips they can take each year and the number of people?

The number of people could increase. It depends how many times they go. It might be only two companies, but tourism being what it is, more and more people always want to go to these exotic places.

A few years ago, I went on a trip to the Galapagos Islands. There were many tourists there. There were ships docking on the islands and people everywhere.

There might be only two companies that are licensed, but they could eventually take more than 400 people. It is not the number of people, but the number of companies that this act is controlling?

Mr. Enei: Logistically speaking, the number of vessels that are going down is probably the limiting factor in terms of the number of individuals. It is not easy to organize a tour in the Antarctic. It takes quite a time if you are going down by vessel. Physically speaking, there is no infrastructure in the Antarctic to accommodate many people. If you were going down on a 10-day tour, you would probably only spend a few hours on the continent itself, because would you have to travel back and forth from the vessel to the land on small Zodiacs. Logistics are very much a controlling factor on an increase in activity over time.

We do have some historical statistics. Perhaps I could be corrected, but there is a slight increase over time.

Senator Milne: It is up to 15,000 per year.

Mr. Enei: Yes.

Senator Merchant: How far is it from South America? I believe that that is the closest point of land.

M. Enei: En effet, mais une fois de plus, nous utilisons des modèles nationaux préexistants. Nous utilisons les dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement portant sur les sanctions et les infractions. Je le répète, nous prévoyons jusqu'à 12 demandes de permis par année.

N'oublions pas que la communauté scientifique est très unie. Les sociétés d'écotourisme — les deux qui offrent des activités au Canada — se conforment et continuent de se conformer, à notre connaissance, aux principes, à l'esprit et à l'intention du protocole. Nous en avons tenu compte dans la préparation de ce projet de loi.

En même temps, nous avons essayé de prévoir ce qui pourrait arriver dans l'avenir. Le projet de loi est axé sur la réalité actuelle et sur l'avenir.

Le sénateur Merchant: Vous avez dit qu'environ 400 Canadiens participaient à ces écotours? Qu'en est-il dans les autres pays? Nos chiffres sont-ils en hausse?

Je sais qu'il n'y a que deux sociétés titulaires de permis. Sont-elles limitées quant au nombre de voyages qu'elles peuvent offrir chaque année et au nombre de personnes qu'elles peuvent accueillir?

Le nombre de participants pourrait augmenter. Tout dépend du nombre de voyages qui sont organisés. Il n'y a peut-être que deux sociétés, mais le tourisme étant ce qu'il est, de plus en plus de gens se tournent vers ces destinations exotiques.

Il y a quelques années, j'ai fait un voyage aux îles Galapagos. Il y avait beaucoup de touristes. Les bateaux accostaient sur les îles et on voyait des gens partout.

Il n'y a peut-être que deux sociétés qui détiennent des permis, mais elles pourraient emmener plus de 400 personnes. Cette loi ne restreint pas le nombre de voyageurs, mais le nombre de sociétés, n'est-ce pas?

M. Enei: D'un point de vue logistique, le nombre de voyageurs est probablement limité par le nombre de bateaux qui s'y rendent. Il n'est pas facile d'organiser un voyage en Antarctique. Il faut du temps pour s'y rendre en bateau. Sur le plan pratico-pratique, il n'y a pas d'infrastructure en Antarctique pour accueillir beaucoup de gens. Lorsqu'on participe à un voyage de dix jours, on ne passe probablement que quelques heures sur le continent lui-même, parce qu'il faut faire des allers et retours en Zodiacs entre le bateau et le continent. La logistique est un facteur déterminant pour savoir si on pourra intensifier cette activité dans l'avenir.

Nous avons quelques statistiques historiques. Corrigez-moi si je me trompe, mais on note une petite augmentation avec le temps.

Le sénateur Milne: On compte jusqu'à 15 000 visiteurs par année.

M. Enei: Oui.

Le sénateur Merchant: Quelle distance sépare l'Antarctique de l'Amérique du Sud? Je crois qu'il s'agit de la pointe de terre la plus rapprochée.

Mr. Enei: It is 1,000 kilometres from the southern tip of South America to the most outward point of the peninsula, as I recall.

Senator Merchant: How long would it take by plane? I understand that it would take nine hours. How long would it take by sea? It would take longer.

Mr. Enei: Yes. One must also consider the extreme weather conditions.

Senator Milne: Mr. Chair, you talked about what sort of hammer they would have for enforcement. The hammer comes in proposed section 25, where it states:

The Minister may require an applicant for a permit to provide and maintain security with the Minister, in an amount specified in, or determined in accordance with, the regulations and in a form prescribed by the regulations or a form satisfactory to the Minister.

In other words, they may have to make a down payment before they go. That could be made an escalating scale in the regulations. If they have a clean record, they would put down nothing. If they have been transgressors, then the amount would increase until it became unprofitable for them to continue?

Mr. Enei: Yes.

Senator Milne: I would make that a very strong suggestion for the regulations.

The Chairman: Thank you, senator. One should always read the bill.

You mentioned, Mr. Enei, that having undertaken these respective agreements, the nations who previously had sovereignty claims in Antarctica, which included, to my recollection, Argentina, Britain and Chile, among others, have placed those claims in abeyance. I am presuming that that does not mean that those claims have been extinguished, or does it?

In other words, do these treaties, conventions and protocols erase claims? Have the nations involved in them agreed that it does erase their claims to sovereignty in the Antarctic?

Am I correct that these agreements apply not only to Antarctica, but also to the water and land south of the 60th parallel?

Ms. Daniel: On the first question, you are correct. These sovereign claims that different countries have placed over the Antarctic are in abeyance, but they are not extinguished. In a sense, they are just parked. This occurred under the Antarctic Treaty. You are correct in that. They are just frozen there for the moment.

The Chairman: It is a contingent problem with respect to all of these matters about which we have talked. It is sort of a Damocles' sword. They are not constrained, other than by goodwill, from reinstituting those claims of sovereignty?

Mr. Enei: Yes. There is a 40-year track record of goodwill thus far.

M. Enei: Le bout de la péninsule se trouve à 1 000 kilomètres de l'extrémité sud de l'Amérique du Sud, si je me rappelle bien.

Le sénateur Merchant: Combien de temps le voyage durerait-il en avion? Je crois qu'il faudrait prévoir neuf heures. Combien de temps dure-t-il en bateau? C'est plus long.

M. Enei: Oui. Il faut également tenir compte des conditions météorologiques extrêmes.

Le sénateur Milne: Monsieur le président, vous parliez du moyen dont on disposerait pour faire appliquer la loi. Ce moyen est décrit à l'article 25 proposé:

Le ministre peut exiger du demandeur de permis qu'il lui fournisse et qu'il maintienne une garantie, pour le montant prévu par les règlements ou déterminé en conformité avec ceux-ci et en la forme prévue par les règlements ou que le ministre juge acceptable.

Autrement dit, le demandeur pourrait devoir effectuer un dépôt préliminaire. Le montant du dépôt pourrait être établi selon une grille prévue dans le règlement. Si le demandeur affichait une carte parfaite, il n'aurait pas besoin d'effectuer de dépôt. S'il contrevenait à la loi, cette somme augmenterait jusqu'à ce qu'il devienne désavantageux pour lui de poursuivre?

M. Enei: Oui.

Le sénateur Milne: Je recommanderais vivement de telles dispositions dans le règlement.

Le président: Merci, sénateur. On devrait toujours lire le projet de loi.

Monsieur Enei, vous avez mentionné qu'en signant ces accords, les États ayant déjà revendiqué la souveraineté sur l'Antarctique — si je me rappelle bien, cela comprend l'Argentine, la Grande-Bretagne et le Chili, entre autres — ont laissé leurs revendications en suspens. Je présume que cela ne signifie pas qu'ils les ont laissés tomber, ai-je tort?

Autrement dit, est-ce que ces traités, conventions et protocoles annulent leurs revendications? Les États signataires ont-ils accepté que leurs revendications de souveraineté sur l'Antarctique soient annulées?

Est-ce vrai que ces accords ne s'appliquent pas seulement à l'Antarctique, mais aussi aux eaux et aux portions de terre situées au sud du 60e parallèle?

Mme Daniel: Vous avez raison en ce qui concerne la première question. Les revendications de souveraineté qu'ont présentées les divers pays sur l'Antarctique demeurent en suspens, mais elles ne sont pas annulées. D'une certaine façon, elles sont seulement gelées. C'est le résultat du Traité sur l'Antarctique. Vous avez raison sur ce point. Elles sont simplement gelées pour l'instant.

Le président: C'est un problème récurrent de tous les dossiers dont nous avons parlé. C'est une épée de Damoclès, en quelque sorte. Les États ne sont pas contraints, autrement que par leur bonne volonté, de retirer leurs revendications de souveraineté?

M. Enei: En effet. Nous fonctionnons selon la bonne volonté depuis quarante ans.

The Chairman: Good. I think that you already answered this, but I would like to have it again so that even I can understand it.

Canadians learned, famously, that we did not need an act of Parliament to ratify, for example, the Kyoto Protocol. Governments are empowered, by definition, to ratify treaties. We did not need any legislation to ratify the two conventions. Precisely why do we need an act of Parliament to ratify the Madrid Protocol?

Mr. Enzi: In order to control the activities extraterritorially of Canadian nationals, specifically the types of activities that we are talking about in the Antarctic; we need a permitting system. You need a legislative instrument to regulate and control that.

Ms. Daniel: I will add to that and go into the broader question. In some cases, we have implementing legislation and other cases we do not. Certain treaties are results oriented, such as the Kyoto Protocol, and how you reach the targets is up to the country that ratifies. Canada could achieve that target through many different means, through the provinces and all Canadians. The means to achieve the results are not dictated in the treaty. The difference is that the Madrid Protocol establishes clear, highly regulatory means to be in compliance. In other words, one of the annexes to the treaty sets out a detailed environmental assessment regime that had been the subject of a question earlier. To ensure that that is reflected in Canadian law, we must pass a new law. We have our legislation that is applicable domestically.

When you ratify a treaty, you become bound in international law. Technically speaking, you do not need implementing legislation, but you have it to remain in compliance with the international treaty. You become bound to comply. In this case, unlike the Kyoto Protocol, there are clear process requirements for permits and a specific regime for waste management, et cetera. For us to apply that to Canadians, we need to enact that into Canadian law. If it is an emissions reduction commitment, we could get that through all kinds of measures, such as voluntary emissions regulations. There are many choices when you have to implement an obligation, which is simply a result that you have to achieve.

The Chairman: I think that you would agree that there is a unique situation here, in that we are making law that will apply extraterritorially to Canadians and to other nationals. Therefore, a Latvian who wishes to be in a Canadian station in Antarctica, over which no one claims sovereignty, requires a Canadian permit issued by the minister to be in place. That is an observation, not a question. I presume that that does not exist in any other country in the world.

Ms. Daniel: I would say that the international community is extremely cautious about the extraterritorial application of their law. It is done in certain cases, such as war crimes, terrorism and the like. Yes, countries are careful about that because you could have international chaos if countries were to enforce every law all over the world. You could just imagine how that would be.

Le président: C'est très bien. Je crois que vous avez déjà répondu à cette question, mais j'aimerais que vous le répétiez pour que même moi, je comprenne bien.

Les Canadiens ont appris à grand coup d'éclat qu'on n'avait pas besoin d'une loi du Parlement pour ratifier le Protocole de Kyoto. Par définition, les gouvernements ont le pouvoir de ratifier des traités. Nous n'avions pas besoin d'une loi pour ratifier ces deux conventions. Pour quelle raison précise nous faudrait-il une loi du Parlement pour ratifier le Protocole de Madrid?

Pour régir les activités à l'étranger des citoyens canadiens, particulièrement les activités dont nous venons de parler dans l'Antarctique, il nous faut un système de permis. Nous avons besoin d'un outil législatif pour réglementer le tout.

Mme Daniel: J'aimerais ajouter quelque chose, d'un point de vue plus général. Dans certains cas, nous avons une loi ou des règlements et dans d'autres non. Certains traités sont axés sur les résultats, comme le Protocole de Kyoto, et il revient à chaque pays qui le ratifie de déterminer comment il atteindra ses objectifs. Le Canada pourrait atteindre ses objectifs de différentes façons, avec l'aide des provinces et de tous les Canadiens. Le traité ne dicte pas les moyens pour arriver à nos fins. Par contre, le Protocole de Madrid établit des moyens clairs et hautement réglementaires d'assurer la conformité. Ainsi, l'une des annexes du traité décrit de façon détaillée le régime d'évaluation environnementale sur lequel vous avez déjà posé une question. Si nous voulons être certains qu'il s'harmonise à la loi canadienne, nous devons adopter une nouvelle loi. Nous avons une loi qui s'applique dans notre pays.

Lorsqu'on ratifie un traité, on y est lié en vertu du droit international. En pratique, on n'a pas besoin d'adopter une loi, mais il faut respecter le traité international. On est tenu de s'y conformer. Dans ce cas-ci, contrairement à celui du Protocole de Kyoto, le protocole prescrit clairement la nécessité d'établir un processus d'émission de permis et un régime de gestion des déchets, entre autres. Pour appliquer ces dispositions au Canada, nous devons promulguer une loi canadienne. Lorsqu'on s'engage à réduire des émissions, on peut y arriver par diverses mesures, dont des règlements volontaires. Il y a plusieurs options lorsqu'on doit faire appliquer une obligation qui correspond simplement au résultat visé.

Le président: Je crois que vous convenez qu'il s'agit d'une situation unique, dans laquelle nous prenons une loi qui va s'appliquer à l'étranger aux Canadiens et à des gens de d'autres nationalités. Par conséquent, un Lituanien souhaitant visiter une station canadienne dans l'Antarctique, dont personne ne revendique la souveraineté, doit obtenir un permis canadien délivré par le ministre en fonction. C'est une observation et non une question. Je présume que rien de tel n'existe dans un autre pays du monde.

Mme Daniel: Je dirais que la communauté internationale est extrêmement prudente quant à l'application de lois nationales à l'étranger. Les pays le font dans certains cas, notamment pour les crimes de guerre, le terrorisme et d'autres circonstances semblables. Il est vrai que les pays sont prudents, parce qu'il

The Chairman: Canada objects to that when it happens with others. Out of curiosity, what would happen if there were a Canadian base established in Antarctica and a Latvian went onto that territory without a permit from the minister? This proposed legislation says that he may not do that. What is the means of enforcing that, if we do not have sovereignty in that area? Do we have a kind of sovereignty by means of a Canadian base in the Antarctic?

Mr. Enei: First, we do not have a Canadian station in the Antarctic. Theoretically speaking, if we were to have a base, the activities on the Canadian base would be covered under our permitting system. There would be conditions and restrictions imposed on the activities and events that take place. They would all have to adhere to the principles of the protocol and the treaty.

The Chairman: What if the Latvian says, "I am Latvian and I can go where I like." What would we do in that case?

Mr. Enei: Under the treaty system, it becomes a broader issue. We have treaty observers that document events and notify the other participants of the treaty, as well as provide notification of obviously non-treaty, or non-party, activities that take place.

At this time, it would be an inspections issue and a notification issue back to, in this case, Latvia.

The Chairman: They are not signatories to this treaty.

Mr. Enei: That is correct.

Senator Cochrane: What would happen if they were to not comply?

Mr. Enei: Under the treaty system, as I mentioned, there are observers who have certain powers in certain situations to restrict activities if the activities were to impose an immediate and pressing danger.

Senator Cochrane: The inspectors have the power to enforce a kind of law against a nation should it not comply. Is that correct?

The Chairman: By "nation," Senator Cochrane means another nation.

Senator Cochrane: — Latvia, for this example.

Mr. Enei: — a rogue state that is not party to the treaty.

The Chairman: We are not suggesting that Latvia is a rogue state.

Senator Cochrane: No, I am talking about any one of the 30 nations that you mentioned that are not party to the treaty.

y aurait un véritable chaos international si les pays commençaient à appliquer toutes leurs lois partout sur le globe. Vous pouvez facilement imaginer la scène.

Le président: Le Canada s'y oppose lorsque d'autres veulent le faire. Par curiosité, qu'advierait-il si le Canada établissait une base en Antarctique et qu'un Lituanien pénétrait sur ce territoire sans avoir obtenu un permis du ministre? Selon ce projet de loi, il n'en aurait pas le droit. Comment peut-on faire appliquer ces dispositions si nous ne sommes pas souverains du territoire en question? Jouissons-nous d'une quelconque forme de souveraineté parce qu'il y a une base canadienne en Antarctique?

M. Enei: D'abord, il n'y a pas de station canadienne en Antarctique. En théorie, s'il y en avait une, les activités de cette base seraient régies par notre système de permis. Les activités et les événements qui y auraient lieu seraient assorties de conditions et de restrictions. Celles-ci devraient toutes respecter les principes du protocole et du traité.

Le président: Qu'advierait-il si le Lituanien disait: «Je suis Lituanien et je peux aller où bon me semble.» Que ferions-nous dans un tel cas?

M. Enei: En vertu du traité, le problème est plus large. Il y a des observateurs de la conformité au traité qui documentent les événements et en informent les autres participants au traité, en plus de les aviser de toute activité non conforme au traité menée par une partie non signataire.

Ici, il faudrait faire enquête et en aviser la Lituanie.

Le président: Qui n'est pas signataire du traité.

M. Enei: C'est juste.

Le sénateur Cochrane: Qu'advierait-il si elle refusait de se conformer?

M. Enei: En vertu du traité, comme je l'ai dit, des observateurs jouissent de certains pouvoirs, dans certaines circonstances, leur permettant de restreindre des activités si celles-ci comportent un danger immédiat et pressant.

Le sénateur Cochrane: Les inspecteurs ont le pouvoir de faire appliquer une espèce de loi contre un État qui ne respecterait pas le traité. Est-ce exact?

Le président: Par «État», le sénateur Cochrane entend un autre État.

Le sénateur Cochrane: ... la Lituanie, dans cet exemple-ci.

M. Enei: ... un État voyou qui n'a pas signé le traité.

Le président: Nous n'insinuons pas que la Lituanie est un État voyou.

Le sénateur Cochrane: Non, je fais allusion à n'importe lequel des trente États que vous avez mentionnés, qui n'ont pas signé le traité.

Mr. Enei: The protocol sets up a specific notification requirement back to, let us say, Latvia. Again, the observers who have been appointed under the treaty system have the ability to act if they perceive, see or anticipate an immediate threat. In terms of enforcement on the spot, those kinds of activities are identified under the treaty system.

The Chairman: Thank you, Mr. Enei and Ms. Daniel. Do you have anything to add?

Mr. Enei: I want to highlight the fact that we are outlining a clear position for Canada in terms of how it wishes to articulate its vision under the protocol in real and concrete terms to other countries and to Canadians who propose to have activities in the Antarctic. We are part of a global community to protect what is, for all intents and purposes, a global-protected-area system. We are trying to do it using existing mechanisms and domestic laws in an extraterritorial context. This is truly a made-in-Canada proposal for a global effort.

The Chairman: I think we all agree, senators, that the intent of Bill C-42 is admirable.

Honourable senators, do you agree that we move to clause-by-clause consideration of Bill C-42, respecting the protection of the Antarctic environment?

Senator Cochrane: I was not aware that it was to be clause-by-clause study.

Senator Merchant: I have to be at a meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. How quickly would this happen?

The Chairman: Shall we move to clause-by-clause consideration of Bill C-42?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Cochrane: Are there no additional witnesses to appear before the committee?

The Chairman: I think that we have learned all that we would learn.

Senator Cochrane: My concern is the regulations, the enforcement.

The Chairman: We have asked that we be advised of them in draft form even before they are promulgated.

Senator Cochrane: I know little more than what we have been given this morning. I guess we will go ahead.

Senator Milne: I move, Mr. Chairman, that we dispense with clause-by-clause consideration and pass this bill without amendment.

M. Enei: Le protocole dicte qu'il faut aviser, disons, la Lituanie. Une fois de plus, les observateurs chargés de faire respecter le traité ont le droit d'agir s'ils perçoivent, voient ou prévoient une menace immédiate. Le traité comprend des dispositions sur ce type d'intervention immédiate.

Le président: Merci, monsieur Enei et madame Daniel. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Enei: Je veux souligner le fait que nous sommes en train de définir, pour le Canada, une position nette sur la façon dont notre pays souhaite articuler sa vision en vertu du protocole, et ce, dans des termes réels et concrets, pour en informer les autres pays et les Canadiens qui voudraient exercer des activités en Antarctique. Nous faisons partie d'une union mondiale qui s'est donnée pour mission de protéger ce qu'on peut considérer, à toutes fins pratiques, comme un territoire bénéficiant de la protection mondiale. Pour ce faire, nous tentons d'utiliser les mécanismes existants et nos lois nationales dans un contexte extraterritorial. C'est une véritable proposition canadienne en vue d'un effort mondial.

Le président: Je crois que nous sommes tous d'accord, mesdames et messieurs les sénateurs, pour dire que le projet de loi C-42 a une intention admirable.

Chers sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous procédions à l'étude article par article du projet de loi C-42, Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique?

Le sénateur Cochrane: Je ne savais pas que nous en ferions l'étude article par article.

Le sénateur Merchant: Je dois participer à une séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Combien de temps l'étude durera-t-elle?

Le président: Voulons-nous procéder à l'étude article par article du projet de loi C-42?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Cochrane: Y a-t-il d'autres témoins qui doivent comparaître devant le comité?

Le président: Je crois que nous avons appris tout ce que nous avions à apprendre.

Le sénateur Cochrane: Je m'interroge sur le règlement, sur son application.

Le président: Nous avons demandé à en être avisés dès qu'une ébauche sera prête, avant la promulgation.

Le sénateur Cochrane: J'en sais un peu plus que ce matin. Je suppose que nous allons aller de l'avant.

Le sénateur Milne: Je propose, monsieur le président, que nous ne fassions pas d'étude article par article du projet de loi et que nous l'adoptions sans amendement.

The Chairman: It is moved that we dispense with clause-by-clause consideration and pass the bill without observations and without amendments. May I add to your motion, Senator Milne, that we report that to the Senate today?

Senator Milne: However you wish to word it, Mr. Chair.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

The committee adjourned.

Le président: Il est proposé que nous ne procédions pas à l'étude article par article de ce projet de loi et que nous l'adoptions sans observation ni amendement. Puis-je ajouter à votre motion, sénateur Milne, que nous en fassions rapport au Sénat aujourd'hui?

Le sénateur Milne: Vous pouvez la formuler comme vous le voulez, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, September 16, 2003

On Bill S-10:

From the Department of Fisheries and Oceans:

Mr. Tim Meisner, Acting Director General, Marine Programs Directorate;

Mr. Daniel Haché, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems;

Mr. Aziz Saheb-Ettaba, Counsel, Legal Services.

As an individual:

Mr. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

Thursday, September 18, 2003

On Bill C-42:

From the Department of the Environment:

Mr. George Enei, Director, Conservation Priorities Branch;

Anne Daniel, General Counsel, Legal Services.

TÉMOINS

Le mardi 16 septembre 2003

Sur le projet de loi S-10:

Du ministère des Pêches et des Océans:

M. Tim Meisner, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes;

M. Daniel Haché, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale;

M. Aziz Saheb-Ettaba, avocat, Services juridiques.

À titre personnel:

M. Todd Lucier, Northern Edge Algonquin Inc.

Le jeudi 18 septembre 2003

Sur le projet de loi C-42:

Du ministère de l'Environnement:

M. George Enei, directeur, Direction des priorités en matière de conservation;

Mme Anne Daniel, avocate générale, Services juridiques.





Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Energy,
the Environment
and Natural
Resources**

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources
naturelles**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Thursday, October 2, 2003

Le jeudi 2 octobre 2003

Issue No. 20

Fascicule n° 20

Thirteenth meeting on:

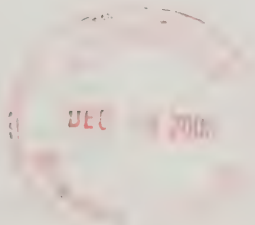
Treizième réunion concernant:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan, P.C.	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan, c.p.	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, October 2, 2003
(35)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:16 a.m. this day, in room 257 East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Finnerty, Kenny, Milne, and Spivak (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology and Frédéric Beauregard-Tellier, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Canadian Gas Association:

Mr. Michael Cleland, President;

Mr. Bryan Gormley, Director, Policy and Economics.

Mr. Cleland made a statement and together the witnesses answered questions.

At 10:38 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 2 octobre 2003
(35)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 h 16, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Finnerty, Kenny, Milne et Spivak (5).

Également présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, analyste de la recherche, Division des sciences et de la technologie, et Frédéric Beauregard-Tellier, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit son étude sur les nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du protocole de Kyoto). (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 du 18 février 2003 du comité.*)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne du gaz:

M. Michael Cleland, président;

M. Brian Gormley, directeur, Politiques et économie.

M. Cleland fait une déclaration, et les témoins répondent ensemble aux questions.

À 10 h 38, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, October 2, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 9:16 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of Kyoto).

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We are glad to have with us today Mr. Michael Cleland and Mr. Bryan Gormley, who are the President and Director of Policy and Economics respectively of the Canadian Gas Association. I suspect that you and your colleagues have some things to say to us before you would accept our questions.

Mr. Michael Cleland, President, Canadian Gas Association: Mr. Chairman, there is a presentation of which you all have copies. It is long, and I will try to step through it reasonably quickly.

This presentation tries to give you an overview from beginning to end of Canadian and North American natural gas markets, some of the key factors driving them, implications for the economy, environment and/or climate change objectives, and other things that come out of the state of those markets today.

I will go quickly past the outline, which gives you the basic dimensions, key factors underlying price, outlooks for markets and some of the conclusions. I will skip over who the Canadian Gas Association is. I was here before you in May and I do not think I need to talk about it again. We are the organization that represents the downstream end of the natural gas industry in Canada.

On page 4 of the presentation is a simple snapshot of where does natural gas fit in our overall energy picture? It is something over a quarter of our primary energy use in Canada, very similar to the proportion that you find in the U.S.

A very important point here, on page 5, is that we do not talk about the Canadian market in isolation. It has been integrated with the North American market now for a couple of decade in several respects, including the transportation system for the supply. In some respects, that moves two ways; from Canada to the U.S., but a lot of gas also comes through the U.S. into Canada, and there is a lot of investment going both ways across the border and a lot of market transactions.

If we are to understand the market, we need to understand it in a North American context. I left Mexico out of the North American picture because Mexico is not as yet fully integrated into the market, but it will become more so. It will be a net

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 2 octobre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 h 16 pour poursuivre son étude sur de nouvelles questions concernant son mandat (mise en œuvre de Kyoto).

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui M. Michael Cleland et M. Bryan Gormley, qui sont respectivement président et directeur, Politiques et économie, de l'Association canadienne du gaz. Je suppose que vos collègues et vous avez quelques mots à nous dire avant de répondre à nos questions.

M. Michael Cleland, président, Association canadienne du gaz: Monsieur le président, nous avons effectivement un exposé à vous présenter. Je fais référence au mémoire dont vous avez obtenu copie. Il est volumineux, et je vais tenter de le parcourir à une vitesse raisonnable.

Le présent exposé vise à vous donner un aperçu, de bout en bout, des marchés américain et canadien du gaz naturel, de certains des facteurs clés qui les régissent, des répercussions sur l'économie, des objectifs concernant l'environnement ou le changement climatique et d'autres facteurs découlant de l'état de ces marchés au moment où nous nous parlons.

Je vais passer rapidement sur le sommaire, où on vous donne une idée de l'ampleur du marché du gaz naturel, des facteurs clés servant de fondement au prix du gaz naturel et des perspectives de marché, en plus de formuler certaines conclusions. Je vais passer rapidement sur ce qu'est l'Association canadienne du gaz. J'ai comparu devant vous en mai, et je ne pense pas devoir revenir là-dessus. Nous sommes l'organisation qui représente l'industrie du gaz naturel canadienne en aval.

À la page 4 de notre mémoire, on expose de façon simple la part du marché général de l'énergie que représente le gaz naturel. Au Canada, il compte pour un peu plus du quart de l'énergie brute utilisée au Canada, soit une proportion très semblable à celle qu'on observe aux États-Unis.

À la page 5, on soulève un point très important, à savoir que le marché canadien ne peut être abordé de façon isolée. Sur certains plans, notamment le réseau de transport utilisé pour l'approvisionnement, il est intégré au marché nord-américain depuis maintenant une vingtaine d'années. À certains égards, on a affaire à un échange bidirectionnel: le gaz du Canada est exporté vers les États-Unis, mais le Canada accueille une grande quantité de gaz en provenance des États-Unis, et les investissements de même que les opérations financières vont bon train de part et d'autre de la frontière.

Pour comprendre le marché, on doit comprendre le contexte nord-américain. Dans le portrait que je brosse du marché nord-américain, je n'ai pas tenu compte du Mexique puisque ce pays n'a pas encore été entièrement intégré, mais il le

importer of natural gas over the coming decade. It will import an amount of gas somewhere between the equivalent of what will come from the McKenzie Delta and possibly double that, so Mexico will be a drain on the system. I would not want my Mexican colleagues to hear me call them that, but that is the effect.

Patterns of gas use in North America shown on page 6 give you a sense of where it is used. There are similar patterns in Canada and the U.S., with two important exceptions: Power generation is a much bigger part of the puzzle in the U.S. than in Canada, and Canada's own use of gas is much greater.

That is explained by the fact that we are a big producer and transporter of gas relative to the size of our economy. Industries are efficient users of it but they are big industries relative to our overall gas use.

The Chairman: Would you explain "own use" to me? I understand residential and commercial, industrial and power generation. Who is burning that gas?

Mr. Cleland: That is the use of gas in exploration, development and production processes and in pipeline transportation, essentially.

Page 7 talks about where things are in terms of patterns of North American demand, including growth over the last two decades. Industrial use has historically been the biggest part of demand, up to 50 per cent. It grew relatively quickly over much of the past two decades, but much more slowly recently and is probably declining going into the future.

The big growth story is in the power generation sector, where you can see growth of over 5 per cent compared to overall growth of about 1.5 per cent. That is the big pressure on the natural gas system, particularly in the U.S., but to an increasing extent in Canada. That will probably be the key variable in very tight gas markets. That is something that will undoubtedly dominate the discussion when you talk to colleagues in the U.S. in the next while.

Page 8 shows North American supply growth and that will also dominate your discussions. The basic story there is that our traditional sources of supply, including the Gulf of Mexico, the mid-continent area in the U.S. and the Western Canada Sedimentary Basin are getting to the point now where their ability to supply new growth is very limited, or, in some cases, actually declining.

That means that new supply areas and unconventional gas will increasingly be the key to our ability to meet the demand growth in the North American economy.

sera davantage. Au cours de la prochaine décennie, le Mexique deviendra un importateur net de gaz naturel. Il importera une quantité de gaz correspondant à ce que produira le Delta du McKenzie et peut-être deux fois plus. Ce pays en viendra donc à exercer une ponction sur le système. Je ne voudrais pas que mes collègues mexicains m'entendent le dire, mais c'est la réalité.

À la page 6, on vous présente des modèles d'utilisation du gaz en Amérique du Nord. Les modèles d'utilisation du Canada et des États-Unis sont semblables, à deux importantes exceptions près: aux États-Unis, la production d'énergie joue un rôle nettement plus important qu'au Canada, et notre usage propre au Canada est beaucoup plus grand.

Ce phénomène s'explique par le fait que nous sommes un important producteur et transporteur de gaz par rapport à la taille de notre économie. Les industries constituent des usagers efficaces du gaz naturel, mais il s'agit d'industries importantes par rapport à notre utilisation générale du gaz.

Le président: Pourriez-vous m'expliquer la notion d'«usage propre»? Je comprends ce que vous voulez dire par usage résidentiel, commercial ou industriel et par production de l'énergie. Qui consomme le gaz en question?

M. Cleland: Essentiellement, il sert aux méthodes d'exploration, d'exploitation et de production de même qu'au transport par pipeline.

À la page 7, on fait le point sur les modèles de demande en Amérique du Nord, y compris la croissance au cours des deux dernières décennies. Historiquement, le secteur industriel compte pour la plus grande part de la demande, soit jusqu'à 50 p. 100. Au cours des deux dernières décennies, sa croissance a été relativement plus rapide, mais le rythme s'est considérablement ralenti ces derniers temps, et il est probable qu'on assistera à l'avenir à une diminution.

Du point de vue de la croissance, c'est le secteur de la production d'énergie qui vole la vedette: en effet, on constate une croissance de plus de 5 p. 100 par rapport à la croissance générale d'environ 1,5 p. 100. Voilà où s'exercent les pressions les plus grandes sur le réseau du gaz naturel, en particulier aux États-Unis, mais aussi de plus en plus au Canada. Dans les marchés du gaz soumis à de très vives contraintes, il s'agira probablement de la principale variable. Il ne fait aucun doute que cette question dominera les échanges que vous aurez avec nos collègues des États-Unis dans un proche avenir.

À la page 8, on fait état de la croissance de l'offre en Amérique du Nord, et cette question dominera aussi vos échanges. Fondamentalement, nos sources traditionnelles d'approvisionnement, y compris le golfe du Mexique, le bassin du milieu du continent aux États-Unis et le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien sont aujourd'hui exploités au point où leur capacité de soutenir une nouvelle croissance est très limitée. Dans certains cas, elle est même en déclin.

Par conséquent, les nouvelles sources d'approvisionnement et le gaz non conventionnel contribueront de façon décisive à notre capacité de répondre à la croissance de la demande au sein de l'économie nord-américaine.

The next two pages deal with prices. The first one is a long-term picture that is interesting when you look at what the price for natural gas looked like in Canada before deregulation. We were in a very high price world compared to what we have become used to over the past 15 years.

The main reason for that is that under regulation, we maintained a very large inventory that had a cost associated with it. Canadians paid a lot more for natural gas in that period than did the Americans.

With deregulation in the mid-1980s, the markets basically converged and have stayed roughly converged since then. Turning to the next page, the big difference in more recent times is that throughout most of the 1990s, we were working off that big inventory; in other words, there was a big supply overhang on the market and prices were relatively low. Canadian and Americans have grown used to those price ranges. That has become the norm for us.

The more likely norm going forward is two things we have seen since about 2000. One is a price probably more like \$3 to \$4 per 1,000 BTUs, or 1,000 cubic feet, than \$2, and possibly higher than \$4 on a sustained basis, and also more volatile markets because of the tight supply and demand markets. Both of those factors have implications for policy that you may wish to think about.

Let me talk about what drives demand, starting with the two key things on page 11. One is industrial growth. When the industrial economy in particular is growing quickly, that has a very direct effect on natural gas demand.

The other side of it is weather. Most residential and commercial gas is used for space heating. It is wholly weather dependent and swings widely from season to season. You have big winter demand peaks and a summer trough. Looking forward, one of the things we will see, as more and more power generation is based on gas, is that summer trough will tend to disappear, because power generation demand peaks in summer for air conditioning.

You will see a much more even demand pattern, which has a number of implications. One of the key ones is the ability to inject gas into storage during what we traditionally think of as the low demand period in the summer. There will be more regular pressure on the market as a consequence of that.

Page 12 gives you a sense of the dimensions of possible power generation demand. This is a U.S. Energy Information Administration reference case. Driven by both the economics of

Les deux pages suivantes ont trait aux prix. Dans la première, on présente un portrait à long terme de la situation qui est intéressant dans la mesure où il donne une idée de ce qu'était le prix du gaz naturel au Canada avant la déréglementation. Le prix était très élevé par rapport à ce à quoi nous ont habitués les 15 dernières années.

La principale raison est la suivante: aux termes de la réglementation, nous conservions les stocks très considérables, ce qui entraînait des coûts. Au cours de cette période, les Canadiens ont payé le gaz naturel beaucoup plus cher que les Américains.

À la suite de la déréglementation du milieu des années 80, les marchés ont essentiellement convergé et, en gros, cette convergence se poursuit depuis. Si on passe à la page suivante, on constate que la principale différence observée ces derniers temps vient du fait que, au cours de la majeure partie des années 90, nous nous sommes employés à écouler ces réserves importantes; en d'autres termes, une offre excédentaire considérable pesait sur le marché, et les prix sont demeurés relativement bas. Les Canadiens et les Américains se sont habitués à ces fourchettes de prix. Pour nous, ces prix sont devenus la norme.

La norme qui s'imposera vraisemblablement à l'avenir est faite de deux phénomènes observés depuis l'an 2000 environ. D'abord, le prix s'établira probablement à 3 \$ ou 4 \$ les 1 000 BTU ou 1 000 pieds cubes plutôt qu'à 2 \$, et les prix pourraient même demeurer à plus de 4 \$. En outre, les marchés risquent d'être plus volatiles en raison de la constriction des marchés d'offre et de demande. Ces deux facteurs ont sur la politique des conséquences auxquelles vous voudriez peut-être songer.

Permettez-moi maintenant de vous parler des facteurs qui influent sur la demande, à commencer par les deux principaux éléments qu'on retrouve à la page 11. Le premier est la croissance industrielle. Lorsque l'économie industrielle en particulier connaît une croissance rapide, la demande de gaz naturel subit des effets très directs.

L'autre aspect concerne la météo. La majeure partie du gaz résidentiel et commercial est utilisée pour le chauffage. Tout ce secteur dépend donc entièrement du temps qu'il fait, et la situation varie considérablement d'une saison à l'autre. On observe d'importants pics de demande pendant l'hiver et un creux en été. À l'avenir, on constatera notamment, au fur et à mesure qu'une plus grande part de la production d'énergie sera fondée sur le gaz, que le creux estival aura tendance à disparaître étant donné les pics de demande observés en été dans le secteur de la production de l'énergie pour la climatisation.

Le modèle de la demande sera beaucoup plus égal, ce qui a un certain nombre de conséquences. L'une des principales concerne notre capacité de constituer des réserves de gaz pendant l'été, période où la demande est traditionnellement peu élevée. Par conséquent, des pressions plus régulières s'exerceront sur le marché.

À la page 12, on vous donne une idée de l'ampleur de la demande possible pour la production d'énergie. Il s'agit d'un scénario de référence de l'Energy Information Administration des

power generation and environmental controls, there will be quite an uptick in 2010. That is the implication of the mercury controls on emissions from coal-fired plants that will be introduced in that year in the U.S.

To put all this in perspective, the number for 2010 there is for power generation, which is more than double the total demand for Canadian natural gas. Looking forward, you are seeing that number growing relentlessly.

The natural gas system cannot sustain this kind of growth. There will be some need to reconcile this. I cannot imagine any scenario in which this actually works. There will need to be some serious debate in Canada and the U.S. as to how that might be reconciled.

Page 13 gives a shorter-term perspective on price, which is the effect of storage. Another thing we need to be thinking about is how much storage we actually have in place. It is a key factor in mitigating price volatility. You can see on the bottom graph what happens when storage gets to low levels; it correlates exactly with price spikes.

The top graph deals with the overall amount of storage capacity available. What you see there is the effect of very few additions to storage capacity over the past 10 to 15 years. At the same time, demand has been steadily growing. There was a big addition to storage capacity in the 1980s, but there has been very little since the mid-1980s, with the consequent effect that storage is limited.

Page 14 looks at what happens between prices and drilling activity. When prices go up, drilling activity follows, with a lag of about six months. Typically, that has kept prices under control in the past.

Although there is a lot more drilling activity in traditional areas such as the Western Canada Sedimentary Basin, the amount of gas being proved up and brought to market is lower than we have historically been used to. We will be bringing on less gas per unit of drilling activity as we look forward. The kinds of prices we are seeing today will continue to encourage new exploration and development.

Page 15 deals with the other key factor of which you may need to be aware, which is the relationship between natural gas prices and oil prices. There is a continuing relationship because of the fuel switching capability in the industrial and power generation sectors.

The two will tend to be correlated; if oil prices are high, then so will natural gas prices tend to be high. On the other hand, fuel switching is also a way of helping to mitigate price volatility; to the extent you can maintain fuel switching capacity, that tends to be a good thing for the economy. It does have environmental consequences so there are some trade-offs.

États-Unis. L'économie de la production d'énergie et des exigences environnementales entraînera une hausse relativement marquée en 2010. Le phénomène s'explique par les contrôles du mercure dont feront l'objet les émissions des centrales thermiques alimentées au charbon qui, cette année-là, entreront en vigueur aux États-Unis.

Pour situer les choses en perspectives, le chiffre pour 2010 concerne la production d'énergie, soit plus du double de la demande totale de gaz naturel canadien. Après, on se rend compte que les chiffres augmentent de façon impitoyable.

Le réseau de gaz naturel ne peut soutenir ce genre de croissance. Il faudra trouver une solution ou une autre. Pour ma part, je n'arrive à trouver aucun scénario fonctionnel. Au Canada et aux États-Unis, on devra tenir un sérieux débat sur la façon de faire concorder l'offre et la demande.

À la page 13, on présente les prix dans une perspective à plus court terme, soit les effets du stockage. En effet, nous devons tenir compte de l'importance des stocks dont nous disposerons. Il s'agit d'un des principaux facteurs permettant d'atténuer la volatilité des prix. Dans le graphique du bas, on constate ce qui arrive lorsque les stocks sont bas; en fait, on note une corrélation directe avec des augmentations de prix.

Le graphique du haut illustre la capacité de stockage totale disponible. Ce qu'on constate ici, ce sont les effets des très rares ajouts à la capacité de stockage au cours des 10 à 15 dernières années. En même temps, la demande a augmenté de façon régulière. Dans les années 80, on a ajouté considérablement à la capacité de stockage, mais, depuis, on en fait très peu à ce sujet, ce qui fait que la capacité de stockage est aujourd'hui limitée.

À la page 14, on fait état des liens entre les prix et les activités de forage. Lorsque les prix augmentent, les activités de forage augmentent aussi, après un délai d'environ six mois. C'est ce qui, par le passé, a permis de contrôler les prix.

Même si on effectue beaucoup plus de forage dans les secteurs traditionnels comme le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien, la quantité de gaz avérée et mise en marché est plus faible que ce à quoi nous avons été habitués. À l'avenir, chaque forage produira moins de gaz. Le genre de prix que nous observons aujourd'hui encouragera par ailleurs de nouvelles activités d'exploration et d'exploitation.

La page 15 porte sur l'autre facteur clé dont vous devez peut-être être conscient, c'est-à-dire le lien entre les prix du gaz naturel et ceux du pétrole. Il existe un lien durable en raison de la capacité de passer d'un carburant à l'autre dont jouissent le secteur industriel et celui de la production d'énergie.

Il tend à y avoir une corrélation entre les deux: si les prix du pétrole sont élevés, les prix du gaz naturel auront eux aussi tendance à l'être. Par ailleurs, la possibilité de passer d'un carburant à l'autre contribue aussi à atténuer la volatilité des prix; le maintien de cette capacité de passer de l'un à l'autre tend à avoir des effets positifs sur l'économie. Il y a aussi des conséquences pour l'environnement, d'où certains compromis.

Page 16 looks forward a little. This is the outlook from several different sources, including U.S. sources. Looking out over the next 20 years, there is a fairly strong consensus on demand growth, and some variation, depending on overall views, on economic growth and one or two other factors. You can see what kind of demand growth we are likely looking at, which is roughly consistent with what we have been seeing over the past decade as well.

What is more interesting, on the next page, is the gas supply outlook; you see a much greater divergence in use. The top line would encompass all of the possible new supplies coming on. It is consistent with the top line on demand growth outlook — in other words, Arctic gas, coalbed methane, or natural gas from coal, gas from unconventional sources, and probably more offshore gas. The simple point is if the demand growth continues towards the upper end of that range, it will need that sort of supply growth to sustain it.

The bottom line, which is a pessimistic view, is more or less that none of those new sources come on and our traditional sources just continue to decline. That is a very unlikely scenario, but the top line is probably an unlikely scenario as well.

Page 18 simply makes the key point that we are not running out of natural gas. There is a lot of natural gas in the ground and demand is running ahead of our capacity to bring it to market. One of the key things to think about is what we will do to bring it to market.

Page 19 gives a better sense of what is there and from where it will need to come. The key thing is, are there ways that we can accelerate these new supplies coming on in order to meet the demand growth that we see coming at us over the next few years.

Page 20 is a simple picture, and we do not do price forecasts. Trade associations do price forecasts for their members' commodities or the business that they peril; however, we do look at what others are saying about prices.

The simple story is that the incremental supplies of natural gas coming into the North American market from the Arctic and unconventional sources and liquefied natural gas all have higher supply or delivery costs than we have traditionally seen. The likelihood is very high that the kind of gas prices we will see over the next decade will be more in the range of \$3 to \$3.50 to \$4.50, per 1,000 cubic feet, as compared to the \$2 that we saw through most of the decade in the 1990s.

À la page 16, on pousse l'extrapolation un peu plus loin. On donne un aperçu pour quelques sources différentes, y compris les sources américaines. Pour ce qui est des 20 prochaines années, on note un consensus assez fort concernant la croissance de la demande ainsi que certains écarts, compte tenu des points de vue généraux, sur la croissance économique et un ou deux autres facteurs. Vous constatez le genre de croissance à laquelle nous pouvons nous attendre, laquelle est en gros conforme à ce que nous avons observé au cours de la dernière décennie.

Détail plus intéressant, à la page suivante, on présente les perspectives de l'offre de gaz naturel; là, vous constaterez les écarts beaucoup plus marqués du point de vue de l'usage. La ligne supérieure correspond à l'ensemble des nouvelles sources d'approvisionnement possibles. Elle correspond à la ligne supérieure de l'aperçu de la croissance de la demande — en d'autres termes, le gaz de l'Arctique, le méthane des gisements houillers ou le gaz naturel issu du charbon, le gaz provenant de sources non conventionnelles et probablement plus de gaz produit en mer. La confusion est simple: si la croissance de la demande continue d'évoluer vers le sommet de l'écart, on devra compter sur ce genre de croissance de l'offre pour pouvoir la soutenir.

La ligne du bas, qui représente un point de vue pessimiste, se résume plus ou moins à ceci: aucune nouvelle source d'approvisionnement ne se fait jour, et le déclin des sources traditionnelles se poursuit. Il s'agit d'un scénario très peu probable, comme l'est probablement celui qui correspond à la ligne supérieure.

Le point principal soulevé à la page 18 est que l'épuisement du gaz naturel n'est pas pour demain. Il y a beaucoup de gaz naturel dans le sous-sol, et la demande devance notre capacité de l'acheminer vers les marchés. L'une des principales réflexions que nous devons nous faire a trait au moyen d'approvisionner les marchés.

À la page 19, on donne une meilleure idée des réserves existantes et de leur provenance. La question principale est la suivante: y a-t-il des moyens d'accélérer l'exploitation des nouvelles sources pour répondre à la croissance de la demande prévue au cours des prochaines années?

La page 20 n'est qu'un instantané, et nous ne faisons pas de prévision sur les prix. Les associations commerciales, elles, font des prévisions de prix pour les biens que produisent ou distribuent leurs membres; cependant, nous étudions ce qu'autres disent au sujet des prix.

En bref, les nouvelles sources de gaz naturel qui alimenteront le marché nord-américain, qu'il s'agisse du gaz de l'Arctique, du gaz de sources non conventionnelles ou du gaz naturel liquéfié, s'assortissent toutes de coûts d'approvisionnement ou de transport plus élevés que ce à quoi nous avons été habitués. Il est très probable que les prix du gaz naturel que nous verrons au cours des dix prochaines années seront de l'ordre de 3 \$ à 3,5 \$ ou à 4,5 \$ les 1 000 pieds cubes, comparativement au prix de 2 \$ observé dans la majeure partie des années 90.

That has a lot of implications for the economy, the environment and consumers, which brings me to my conclusions. The markets do adjust, and the market is clear in competitive circumstances, but the supply response, because of the nature of the new supply we are talking about, will be lumpy.

That means it comes on in big chunks as opposed to smoothly, and very slowly, because of long lead times and approval processes, and it will be highly risky. If all of the adjustment takes place on the demand side, there will be implications certainly for the economy; a lot of industrial demand will, in all likelihood, disappear. Environmental performance will be affected — that is something to consider carefully — the ability to bring on new gas power generation will be very limited and consumers will see higher energy bills.

Although most consumers can afford that, there are a number for whom this is a real issue. The point there is if government sees the need to act on that, they need to avoid interfering with gas markets and deal with it at the income end.

The overall point is we need to maximize both the supply response and the demand response. We need to improve resource access and deliverability. By that I mean the pipes and the distribution systems that get it to consumers. Then we need to do several other things on the demand side to make sure markets are generally working more effectively.

We are working with the federal and provincial governments, as we were earlier this week at the Council of Energy Ministers' meeting, on solutions to these kinds of issues. We coordinate closely with our colleagues in the U.S., to many of whom you will be talking.

We think a number of things can help us deal with this period of tight supply and demand and I welcome your questions. All of you have been invited to an event that the Canadian Gas Association is putting on, which I highly recommend to you, October 22 and the morning of October 23, dealing with gas markets.

Senator Kenny: Storage used to take place, probably still does, in salt mines on the Detroit River?

Mr. Cleland: Yes, among other places.

Senator Kenny: Can you tell us about the other places? Presumably you are looking for storage somewhere near the market.

Mr. Cleland: If at all possible. A lot of it is in depleted gas reservoirs.

Senator Kenny: Which are not near the market.

Il y aura de nombreuses conséquences pour l'économie, l'environnement et les consommateurs, ce qui m'amène à mes conclusions. Les marchés s'adaptent, et il est certain que le marché se trouve en situation concurrentielle, mais la réaction de l'offre, en raison de la nature des nouveaux approvisionnements dont il est question, sera irrégulière.

Très lente, la progression s'effectuera par à-coups marqués plutôt que de façon harmonieuse, en raison de la longueur des délais d'approvisionnement et des mécanismes d'approbation, et les risques seront élevés. Si tous les rajustements s'effectuent du côté de la demande, il est certain que l'économie s'en ressentira; une part de la demande industrielle disparaîtra vraisemblablement. Le rendement environnemental sera touché — on doit soigneusement en tenir compte — et la capacité d'utiliser du gaz de sources nouvelles pour la production d'électricité sera très limitée, de sorte que les consommateurs seront confrontés à des factures d'énergie plus élevées.

Même si la plupart des consommateurs ont les moyens de faire face à de telles augmentations, un certain nombre d'entre eux éprouveront de réelles difficultés. S'ils jugent nécessaire de réagir, le gouvernement doit éviter de s'ingérer dans les marchés du gaz et tenter de faire face aux problèmes au niveau des revenus.

Essentiellement, nous devons optimiser la réaction de l'offre et la réaction de la demande. Nous devons améliorer l'accès à la ressource et la disponibilité de livraison. Je veux parler des pipelines et des réseaux de distribution qui acheminent le gaz aux consommateurs. Puis nous devons prendre quelques autres mesures du point de vue de la demande pour nous assurer que les marchés fonctionnent mieux en général.

De concert avec les gouvernements fédéral et provinciaux, nous sommes à la recherche de solutions à ce genre de problème, comme nous l'avons fait plus tôt cette semaine à l'occasion de la réunion du Conseil des ministres de l'Énergie. Nous coordonnons étroitement nos efforts avec ceux de nos collègues des États-Unis, dont bon nombre viendront témoigner devant vous.

À notre avis, un certain nombre de mesures pourraient nous aider à faire face à cette période de constriction de l'offre et de la demande, et je répondrai volontiers à vos questions. Vous avez tous été invités à une manifestation qu'organise l'Association canadienne du gaz. Cette manifestation, que je vous recommande vivement, porte sur les marchés du gaz. Elle se tiendra le 22 octobre et le 23 octobre au matin.

Le sénateur Kenny: Autrefois, on utilisait les mines de sel de la rivière Detroit pour le stockage du gaz naturel, et on le fait probablement encore.

M. Cleland: Oui, entre autres.

Le sénateur Kenny: Pouvez-vous parler des autres endroits? J'imagine que vous êtes à la recherche d'un réservoir à proximité des marchés.

M. Cleland: Oui, dans la mesure du possible. On entrepose pas mal de gaz dans des gisements de gaz épuisés.

Le sénateur Kenny: Lesquels ne sont pas près des marchés?

Mr. Cleland: Some of them are. There are depleted gas reservoirs around Lake Erie and the Dawn Hub in Southern Ontario. One of the reasons it is there is because of the nearby storage. That is an issue. For example, Southern British Columbia does not have the geological conditions to allow storage.

Senator Kenny: Can you talk to us about the cost of developing new storage versus the cost of more pipelines, because it is one or the other, is it not?

Mr. Cleland: It is. It is an interesting trade-off. I was talking yesterday with Centra Gas Manitoba, which is looking at what they should be doing about storage. They contract for storage in Michigan and their other effective storage is the surplus capacity on the TransCanada PipeLines system.

Senator Kenny: When you say, "contracting for storage in Michigan," is there a border in effect when we do that? Are there costs associated with crossing the border, other than the usual transmission costs?

Mr. Cleland: Just the transportation costs.

Senator Kenny: Whether you store it on one side or the other is irrelevant to duties or taxes?

Mr. Cleland: Broadly speaking, there are no duties or taxes. There may be implications in terms of different income tax treatment on different sides of the border, but it is minor.

Senator Kenny: Aside from Michigan, where are there likely to be storage places as one moves farther east?

Mr. Cleland: I am not sure I can give you the details on that. Wherever there are depleted salt caverns, they can be used for storage. I would have to have a geological map to give you a good answer.

Senator Kenny: I assume from what you are saying that there is not a lot of it, or you would know about it.

Mr. Cleland: I think that is right. The geological constraints are getting tighter. Where there are possibilities, then you have site problems. It is like a lot of other things. Storage involves injection fields, public perceptions. They may have been sitting on storage for many years and just not known about it.

When you put new storage in the ground, it catches people's attention. It is a combination of geological constraints, site issues and return on investment, which is a regulatory issue.

Senator Kenny: There is also the trade-off between that and laying new pipe.

M. Cleland: Certains le sont. Il y a des gisements de gaz épuisés autour du lac Érié et des carrefours de Dawn dans le sud de l'Ontario. Si le carrefour est là, c'est notamment en raison des possibilités de stockage. Il s'agit d'un enjeu. À titre d'exemple, on ne trouve pas dans le Sud de la Colombie-Britannique des conditions géologiques se prêtant au stockage.

Le sénateur Kenny: Pouvez-vous nous parler du coût de l'aménagement de nouveaux centres de stockage par rapport à celui de l'aménagement de nouveaux pipelines? C'est soit l'un soit l'autre, n'est-ce pas?

M. Cleland: Oui. C'est un compromis intéressant. Hier, j'ai discuté avec des représentants de Centra Gas Manitoba, qui se demandent quoi faire à propos du stockage. À l'heure actuelle, ils retiennent à contrat des réservoirs au Michigan, et la capacité excédentaire dans le réseau TransCanada PipeLines constitue leur autre mode de stockage efficace.

Le sénateur Kenny: Vous dites qu'ils retiennent à contrat des réservoirs au Michigan. Lorsqu'ils agissent de la sorte, se butent-ils à la frontière? Le fait de traverser la frontière entraîne-t-il des coûts, ou n'y a-t-il que les coûts habituels de transmission?

M. Cleland: Il n'y a que les coûts de transport.

Le sénateur Kenny: Le fait que le gaz soit stocké d'un côté ou l'autre de la frontière n'a donc pas d'effet sur les redevances ou les taxes?

M. Cleland: De façon générale, il n'y a ni redevances, ni taxes. Il peut y avoir des conséquences liées aux modalités de l'impôt sur le revenu de part et d'autre de la frontière, mais elles sont mineures.

Le sénateur Kenny: Mis à part le Michigan, où sont les autres candidats possibles au stockage, plus on avance vers l'Est?

M. Cleland: Je ne suis pas certain pouvoir vous donner tous les détails à ce sujet. Les mines de sel épuisées peuvent servir au stockage. Pour vous donner une bonne réponse, j'aurais besoin d'une carte géologique.

Le sénateur Kenny: D'après ce que vous dites, je crois comprendre que les possibilités ne sont pas nombreuses, sinon vous seriez au courant.

M. Cleland: C'est juste. Les contraintes géologiques deviennent de plus en plus marquées. Lorsque des possibilités se présentent, on fait face à des problèmes liés aux sites éventuels. C'est comme dans toutes choses. Le stockage suppose des champs d'injection et des problèmes liés aux perceptions du public. Sans le savoir, des personnes vivent au-dessus de réservoirs de stockage pendant des années.

La création de nouveaux réservoirs dans le sol ne manque jamais de retenir l'attention. On a donc affaire à un mélange de contraintes géologiques, de problèmes liés aux emplacements et au rendement des investissements, c'est-à-dire un problème de réglementation.

Le sénateur Kenny: Il y a aussi un compromis entre ce dont nous parlons et l'aménagement d'un nouveau pipeline.

Mr. Cleland: That is absolutely right. The two are interchangeable to a considerable degree.

Senator Kenny: The value of storage will diminish if summer demand starts to match winter demand, because then you arrive at a perfect world where you have a consistent demand and storage is only a peaking issue.

Mr. Cleland: That is probably right. You would still need storage for normal fluctuations in demand and also for handling interruptions. You do get pipeline interruptions. Storage is also more immediate. It is right there in the market and it enhances market liquidity.

Senator Kenny: Are you familiar at all with the American strategic oil reserve?

Mr. Cleland: Yes, I am.

Senator Kenny: The main difference between that and the sort of reserves you were talking about, that the NEB imposed a decade or so ago, is that inventory was carried by the producers, whereas the U.S. strategic oil reserve inventory is carried by the government.

Mr. Cleland: That is one of the differences. There are others.

Senator Kenny: I do not see the Americans using their strategic reserve to stabilize prices. It sort of looks as if somebody in the oil industry worked out something in Washington to get the government to buy a lot of oil. That is terrific for the oil producers, but there does not seem to be a public policy benefit that one would assume would follow if the government bought that much oil.

Mr. Cleland: You have to go back to 1974, to the establishment of the International Energy Agency and the creation of the Strategic Petroleum Reserve to explain that.

It was created specifically to deal with a major geopolitical emergency, a real cut-off of substantial quantities of oil. It was not created as a price stabilizing mechanism.

Senator Kenny: You had a big debate when Iraq went down.

Mr. Cleland: I was involved in those debates at the International Energy Agency as to whether the U.S. should draw with the SPR, the Strategic Petroleum Reserve. You may recall a decision was made just before the onset of the war in early 1991 that they would release some of the SPR to try and relieve pressure on prices.

The pressure had already dissipated because the market had discounted the price. Since then there continues to be a debate among oil industry analysts as to the extent the U.S. might use the SPR as a way of dampening price swings, but typically it has

M. Cleland: Vous avez probablement raison. Les deux sont interchangeables pour une bonne part.

Le sénateur Kenny: Si la demande estivale commence à égaler la demande hivernale, la valeur du stockage diminuera puisque, dans ce cas, on arrivera à un monde parfait, c'est-à-dire une demande constante. Dans ce cas, le problème du stockage ne se posera que de façon ponctuelle.

M. Cleland: Vous avez tout à fait raison. On aura besoin de ce stockage pour les fluctuations normales de la demande et aussi comme moyen de faire face aux interruptions. Il arrive qu'on doive couper l'approvisionnement dans un pipeline. Le stockage est aussi immédiat. Grâce au stockage, le gaz est présent dans le marché et augmente la liquidité de ce dernier.

Le sénateur Kenny: Savez-vous quelque chose au sujet de la réserve stratégique de pétrole des États-Unis?

M. Cleland: Oui.

Le sénateur Kenny: La principale différence entre cette réserve stratégique et la réserve dont vous nous avez parlé, laquelle a été imposée par l'Office national de l'énergie (ONE) il y a environ une décennie, c'est que les stocks sont constitués par les producteurs, tandis que la réserve stratégique de pétrole des États-Unis est constituée par le gouvernement.

M. Cleland: C'est l'une des différences. Il y en a d'autres.

Le sénateur Kenny: Je ne vois pas les Américains utiliser leur réserve pour stabiliser les prix. On dirait que, à Washington, un membre de l'industrie pétrolière a fait ce qu'il fallait pour que le gouvernement achète beaucoup de pétrole. C'est merveilleux pour les producteurs de pétrole, mais les avantages pour le public qui devraient normalement résulter de l'achat d'une si grande quantité de pétrole ne semblent pas se matérialiser.

M. Cleland: Pour expliquer cette situation, on doit remonter jusqu'en 1974, c'est-à-dire à l'établissement de l'Agence internationale de l'énergie et à la création de la réserve stratégique de pétrole.

On a expressément constitué cette dernière pour faire face à une éventuelle urgence géopolitique majeure, une véritable diminution de la quantité de pétrole produite. La réserve n'a pas été constituée comme mécanisme de stabilisation des prix.

Le sénateur Kenny: Lorsque l'Irak a rendu les armes, il y a eu un débat animé.

M. Cleland: J'ai assisté aux débats qui ont eu lieu à l'Agence internationale de l'énergie sur la question de savoir si les États-Unis devraient puiser dans leur réserve stratégique de pétrole. Vous vous rappellerez que, tout juste avant le déclenchement de la guerre, au début de 1991, les États-Unis ont décidé de puiser dans leur réserve stratégique pour atténuer les pressions exercées sur les prix.

Or, la pression s'était déjà atténuée dans la mesure où le marché avait escompté le prix. Depuis, les analystes de l'industrie pétrolière continuent de débattre de la question de savoir jusqu'à quel point les États-Unis devraient utiliser leur réserve stratégique

continued to be used as a catastrophic emergency reserve.

Senator Kenny: The reason I went so far off topic on that, Chair, was to really ask if there is a role in public policy, under the right conditions, for some form of natural gas storage and reserve in Canada.

Mr. Cleland: If you mean held by governments, I would say, probably no. The reason I say that is if governments have to make judgments about the price point at which you release — that was the problem with the U.S. Strategic Petroleum Reserve — you never know when is the right time. It created a political dilemma that was unmanageable; I think it was better to let the marketplace do that.

Senator Kenny: Are there any major cities in Canada now that do not have access to natural gas?

Mr. Cleland: In Eastern Canada, east of Quebec City, and Northern New Brunswick, but it depends on your definition of "major cities." Most of Canada now has access to natural gas, save for big cities up North.

Senator Kenny: Cities over 50,000?

Mr. Cleland: That is probably close.

Senator Kenny: I am putting pressure on your geography, but that is close.

Mr. Cleland: Yes.

Senator Kenny: Do you anticipate that it will reach the cities of 20,000 in time?

Mr. Cleland: Over time, although right now with the conditions in markets, moving into a new market area is a very challenging proposition. If you had Enbridge Gas, New Brunswick or Heritage Gas from Nova Scotia here before you, they could tell you something about that.

It takes a long time to get pipe in the ground and customers connected before you start seeing a return on investment.

Senator Kenny: Are we talking 20 years?

Mr. Cleland: Quite likely, yes, but it depends. You are testing my knowledge here of the size of the market area that would justify it.

Senator Spivak: You mentioned demand here but you are not very specific about it. Is there a way in which conservation efficiency would help us in this situation? What are the numbers? What do you see happening, given what other jurisdictions are doing? In other words, how large are the savings we could achieve in terms of the supply?

pour atténuer la portée des fluctuations de prix, mais on continue plutôt de traiter cette réserve comme une réserve en cas d'urgence aux proportions catastrophiques.

Le sénateur Kenny: Si je me suis tant écarté du sujet, monsieur le président, c'était en réalité pour savoir si la politique gouvernementale pourrait, pour peu que les bonnes conditions soient réunies prévoir une certaine forme de stockage ou de réserve de gaz naturel au Canada.

M. Cleland: Si vous voulez parler de réserves que détiendraient les gouvernements, je répondrais probablement non. Je m'explique. Ce sont les gouvernements qui devraient décider du moment où il convient de puiser dans les réserves — c'est le problème qui s'est posé avec la réserve de pétrole stratégique des États-Unis —, et on ne sait jamais quel est le bon moment. On se retrouve aux prises avec un dilemme politique impossible à gérer; je pense qu'il est préférable de laisser les forces du marché agir.

Le sénateur Kenny: Y a-t-il au Canada des villes importantes qui n'ont aujourd'hui pas accès au gaz naturel?

M. Cleland: L'est du Canada, à l'est de la ville de Québec et le nord du Nouveau-Brunswick, mais tout dépend de ce que vous entendez par «villes importantes». La majeure partie du Canada a désormais accès au gaz naturel, à l'exception de quelques grandes villes du Nord.

Le sénateur Kenny: Des villes de plus de 50 000 habitants?

M. Cleland: C'est probablement proche.

Le sénateur Kenny: Je mets à l'épreuve vos connaissances géographiques, mais c'est proche.

M. Cleland: Oui.

Le sénateur Kenny: Envisagez-vous de desservir les villes de 20 000 habitants?

M. Cleland: Avec le temps, même si, à l'heure actuelle, les conditions du marché font qu'il est très difficile de s'implanter au sein de nouveaux marchés. Les représentants de Enbridge Gas, du Nouveau-Brunswick ou de Heritage Gas de la Nouvelle-Écosse, s'ils comparaissaient devant vous, pourraient vous en dire plus à ce sujet.

Il faut du temps pour aménager un pipeline, brancher des clients et commencer à récupérer une partie de son investissement.

Le sénateur Kenny: Parlons-nous d'une fenêtre de 20 ans?

M. Cleland: Oui, selon toute vraisemblance, mais ça dépend. Je dois avouer que vous mettez à l'épreuve ma connaissance de la taille des marchés qui justifierait un tel investissement.

Le sénateur Spivak: Ici, vous parlez de la demande, mais vous ne fournissez pas beaucoup de détails. Les mesures de conservation et d'efficacité pourraient-elles jouer un rôle? Quels sont les chiffres? Que prévoyez-vous, à la lumière de ce qu'on fait dans d'autres administrations? En d'autres termes, quelle est l'importance des économies que nous pourrions réaliser du point de vue de l'offre?

Mr. Cleland: I can give you a sense of it, but there may be others who could give you more precise numbers. Certainly, that has to be part of the puzzle.

One thing that you will undoubtedly encounter in your discussions next week is the National Petroleum Council report released last week, which is a comprehensive review of what is happening in North American natural gas markets.

They have outlined a four-part strategy that encompasses supply and development, improved deliverability, demand side management and improvement of market functioning. They clearly acknowledge that the demand side management is an important part of it.

In a price environment such as the one we are seeing, that will help. It will concentrate people's minds. You are more likely to worry about energy efficiency in a \$4 world than a \$2 world. The problem now is we are competing against electricity that is not market priced right across the country. More people will demand more electricity and less natural gas. The problem is the electricity will come from the natural gas.

We have a broken system in that respect and I acknowledge the problem of producing electricity on that basis. If you are pushing uphill against price, your demand side management programs will always be at a big disadvantage.

I will give you an example on electricity with which I am familiar. The B.C. Hydro Power Smart program is well funded, with a strong commitment from B.C. Hydro and complemented by programs at the federal government level.

Over the decade of the 1990s, the Power Smart program reduced demand growth, according to B.C. Hydro's estimates, by 15 per cent from business as usual.

Think of it as if demand growth under business as usual would have been around 1.5 per cent a year; the actual realized demand growth was more like 1.3 per cent a year. This is a very useful contribution but you do not want to overstate its importance.

Senator Spivak: Will the pipelines that, we hear, are almost at the stage of being a go help the situation?

I am looking at a time frame here. How long does it take to build those pipelines? Is the supply of gas that they will produce enough to avert this disaster scenario that we are looking at?

Mr. Cleland: I am not sure I would characterize it as a "disaster scenario." It is a difficult scenario.

Senator Spivak: It looks pretty disastrous by 2022.

M. Cleland: Je peux vous donner une idée, mais d'autres personnes seraient en mesure de vous fournir des chiffres plus précis. Il est certain qu'on doit tenir compte de cet aspect.

Dans le cadre de vos délibérations de la semaine prochaine, vous ne manquerez pas d'entendre parler du rapport que le National Petroleum Council a publié la semaine dernière, lequel contient une analyse détaillée de la situation des marchés nord-américains du gaz naturel.

Le conseil a défini une stratégie comportant quatre volets, soit l'offre et l'exploitation, l'amélioration des disponibilités de livraison, la gestion de la demande et l'amélioration du fonctionnement du marché. On admet manifestement que la gestion de la demande constitue une dimension importante.

Compte tenu des prix que nous observons aujourd'hui, le rapport serait utile. Il aura pour effet de sensibiliser les citoyens. On est plus susceptible de s'intéresser à l'efficacité énergétique dans un monde à 4 \$ que dans un monde à 2 \$. À l'heure actuelle, le problème vient du fait que nous devons soutenir la concurrence de l'électricité, qui n'est pas tarifée au prix du marché partout au pays. La plupart des gens exigeront plus d'électricité et moins de gaz naturel. Le problème, c'est que l'électricité sera produite à l'aide du gaz naturel.

Sur ce plan, il y a un hiatus dans le réseau, et je suis conscient des problèmes que pose la production d'électricité dans ce contexte. Si vous luttez à contre-courant contre l'augmentation des prix, vos programmes de gestion de la demande seront toujours fortement désavantagés.

Permettez-moi de vous citer un exemple que je connais bien dans le domaine de l'électricité. Le programme Power Smart de B.C. Hydro jouit d'un financement solide et bénéficie d'un fort engagement de la part de B.C. Hydro en plus du soutien de programme au niveau fédéral.

Tout au long des années 90, le programme a eu pour effet de réduire la croissance de la demande de 15 p. 100 par rapport à la normale, selon les estimations de B.C. Hydro.

Dites-vous maintenant que la croissance normale de la demande aurait été d'environ 1,5 p. 100 par année; la croissance de la demande réelle a été plutôt de 1,3 p. 100 par année. Il s'agit d'une contribution des plus utiles, mais on ne devrait pas en surestimer l'importance.

Le sénateur Spivak: Les pipelines auxquels on s'apprêterait, nous dit-on, à donner le feu vert contribueront-ils à l'amélioration de la situation?

J'aimerais avoir une idée du calendrier. Combien de temps faut-il pour aménager les pipelines en question? L'approvisionnement en gaz qui en résultera suffira-t-il à éviter le scénario catastrophique que nous envisageons?

M. Cleland: Je ne suis pas certain que je parlerais de «scénario catastrophique». Je préférerais parler de scénario difficile.

Le sénateur Spivak: Pour 2022, la situation paraît plutôt désastreuse.

Mr. Cleland: In one sense, 2022 will be the easy time, because that accounts for all the lead times to bring on new supply. The difficult time will be approximately the next five years. One way to look at it is you will have markets sending a price signal that is probably higher than the long-term price.

The long-term price will probably be determined by liquified natural gas imported from offshore. There is a lot of it in the world. It is a question of getting the infrastructure in place to bring it on. That would tend to cap prices at, who knows, but probably somewhere between \$3 and \$4.

As for the McKenzie Valley pipeline, it will be somewhere around 2010 by the time we actually see the gas. Put that in perspective. That is a billion cubic feet a day, and the overall North American marketplace is about 68 billion cubic feet a day, so that gives you 1 in 68. Alaska gives you 5 in 68. They are all important but there is no panacea.

Senator Spivak: In other words, the ANWR situation, the Arctic National Wildlife Reserve, is probably a political issue, because I understand that is only six months' supply or something like that. Is that accurate?

Mr. Cleland: Well, ANWR is essentially an oil issue. The natural gas in Alaska is re-injected gas from the Prudhoe Bay oil field. It is what is called "associated gas," and there is a lot of it.

The supply is actually well known, and I am not sure what the overall volumes are, but they are substantial. They are very reliable numbers.

The difficulty is simply the size of the project required to get it from Prudhoe Bay down through the rest of Alaska.

Senator Spivak: The oil reserves in the ANWR are substantial, or you talking about Prudhoe Bay?

Mr. Cleland: I am talking about Prudhoe Bay. Others may be more up to date on this than I am. In the first instance, the preoccupation in ANWR is with oil supply.

Senator Spivak: Then we heard in Russia about liquefied natural gas and the suggestion was that if the Americans wanted it, Russia would be prepared to supply it.

What about the environmental considerations? Does it come in double-hulled ships? It would have to be substantial traffic to satisfy the United States.

Is the supply in the rest of the world large enough to begin to have an impact on this situation?

M. Cleland: En un sens, 2022 ne présentera pas une grande difficulté puisqu'on tient compte de tous les délais pour obtenir de nouvelles sources d'approvisionnement. Les difficultés se concentreront plutôt au cours des cinq prochaines années. On pourrait même dire que les marchés enverront des signaux de prix probablement supérieurs à ce que seront les prix à long terme.

Les prix à long terme seront probablement fonction du gaz naturel liquéfié importé de l'étranger. Il y en a beaucoup dans le monde. La question est de se doter de l'infrastructure nécessaire pour l'importer. Un tel approvisionnement entraînerait un plafonnement des prix à, je ne sais trop, entre 3 \$ et 4 \$, probablement.

En ce qui concerne le pipeline de la vallée du McKenzie, il faudra attendre l'année 2010 environ pour voir le gaz en question. Il faut mettre les choses en perspective. Il s'agit d'un approvisionnement d'un milliard de pieds cubes par jour, tandis que la consommation générale du marché nord-américain est d'environ 68 milliards de pieds cubes par jour. Il s'agit donc d'un approvisionnement de un soixante-huitième. L'Alaska nous donne cinq soixante-huitième. Ce sont des sources importantes, mais on ne devrait pas y voir une panacée.

Le sénateur Spivak: En d'autres termes, la situation de la Réserve faunique nationale de l'Arctique constitue vraisemblablement un enjeu politique puisque je crois que comprendre qu'elle ne représente qu'un approvisionnement de six mois ou quelque chose du genre. Est-ce exact?

M. Cleland: Eh bien, la Réserve faunique nationale de l'Arctique constitue essentiellement un problème pétrolier. Le gaz naturel de l'Alaska est du gaz réinjecté provenant du champ pétrolifère de Prudhoe Bay. C'est ce qu'on appelle du «gaz associé», et il y en a beaucoup.

On a en réalité une bonne idée de l'offre, et je ne suis pas certain des volumes totaux, mais ils sont substantiels. On dispose de chiffres très fiables.

La difficulté vient simplement de l'envergure du projet nécessaire pour que le gaz de Prudhoe Bay traverse le reste de l'Alaska.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous en train de me dire que les réserves pétrolières de la Réserve faunique nationale de l'Arctique sont substantielles ou parlez-vous plutôt de Prudhoe Bay?

M. Cleland: Je parle de Prudhoe Bay. D'autres ont peut-être des connaissances plus à jour que moi à ce sujet. En ce qui concerne le premier volet de votre question, à savoir la Réserve faunique nationale de l'Arctique, les préoccupations ont plutôt trait au pétrole.

Le sénateur Spivak: En Russie, on nous a parlé du gaz naturel liquéfié, et on nous a laissé entendre que la Russie était prête à en livrer si les Américains étaient preneurs.

Qu'en est-il des considérations environnementales? Le gaz est-il transporté dans des navires à double coque? Il faudrait un trafic considérable pour satisfaire l'appétit des États-Unis.

Dans le reste du monde, l'offre est-elle suffisante pour commencer à avoir un impact?

Mr. Cleland: Well, Russia has the largest gas reserves in the world by far. Russia is the Saudi Arabia of natural gas. I am not sure of the exact numbers.

The general thinking is the reserves of gas available throughout the world are very large indeed relative to the size of the market. They are also reasonably widely diversified — Nigeria, North Africa, South-East Asia, Russia.

In market terms, the key constraints are re-gasification terminals in markets such as the U.S. or in Western Europe. The track record of the LNG industry up to this point has been no accidents or shipwrecks, but a couple of minor accidents at re-gasification terminals, with, to my knowledge, no more than one or two casualties.

The technology has improved a lot in the last 10 to 15 years. Clearly those facilities will be subject to very rigorous approval procedures. Most of them will, in all likelihood, be built in the near offshore.

Senator Spivak: Are most vessels now double hulled?

Mr. Cleland: You are talking about oil tankers. LNG tankers have a series of tanks on board the ship. The gas is under very high pressure. I cannot go too far on this, but I do not think the fundamental integrity of the ships is in question.

I do not know what would happen if one ran aground. You would not have anything analogous to an oil spill because natural gas evaporates into the atmosphere, so you would not have the same environmental impact.

Senator Spivak: It is not as risky a scenario?

Mr. Cleland: In environmental terms, that is correct.

Senator Kenny: It is not an environmental question; it is a safety question. The difficulty is situating the port; you have huge NIMBY problems there. A port 10 miles off shore may be possible. We are talking about something that if it goes up, goes up like an atomic bomb.

Mr. Cleland: I read have a couple of reports on this, but I am not an expert. The more likely thing to happen, because of the way they are built, is you will get a leak. If it can be contained, it evaporates. The probability of a huge, atomic-bomb-like explosion is very remote, in my understanding.

Senator Kenny: Having said that, they will not go into Long Beach or Vancouver Harbour?

M. Cleland: Eh bien, c'est la Russie qui compte les réserves de gaz les plus importantes au monde, et de loin. La Russie est l'Arabie saoudite du gaz naturel. Je ne suis pas sûr des chiffres exacts.

De façon générale, on considère que les réserves de gaz présentes un peu partout dans le monde sont très importantes compte tenu de la taille du marché. Elles sont aussi réparties sur un territoire raisonnablement vaste — Nigeria, Afrique du Nord, Asie du Sud-Est et Russie.

Du point de vue des marchés, les principales contraintes sont les usines de regazéification dans des marchés comme ceux des États-Unis ou de l'Europe de l'Ouest. Jusqu'ici, l'industrie du gaz naturel liquéfié ne déplore ni accidents ni naufrages. Il n'y a eu que des incidents mineurs dans des usines de regazéification, lesquelles, à ma connaissance, n'ont pas fait plus de une ou deux victimes.

Au cours des 10 à 15 dernières années, la technologie s'est considérablement améliorée. De toute évidence, les installations en question feront l'objet de procédures d'homologation des plus rigoureuses. La plupart d'entre elles seront vraisemblablement aménagées dans la zone extracôtière rapprochée.

Le sénateur Spivak: Les navires sont-ils aujourd'hui à double coque pour la plupart?

M. Cleland: Vous parlez des pétroliers. Les navires utilisés pour le gaz naturel liquéfié transportent des réservoirs. Le gaz qui est entreposé a une pression très élevée. Je ne peux pas m'aventurer trop loin sur ce terrain, mais je ne pense pas que l'intégrité fondamentale des navires soit en question.

J'ignore ce qui se produirait si un tel bateau s'échouait sur le rivage. On n'aurait pas affaire à un problème analogue à un déversement de pétrole puisque le gaz naturel s'évapore dans l'atmosphère. L'impact sur l'environnement ne serait donc pas le même.

Le sénateur Spivak: Il ne s'agit donc pas d'un scénario à haut risque?

M. Cleland: Du point de vue environnemental, c'est acceptable.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas une question d'environnement; c'est une question de sécurité. Le problème, c'est de désigner le port; on fait face ici à d'énormes problèmes «pas dans ma cour». On pourrait peut-être envisager l'aménagement d'un port à dix milles au large. En cas d'explosion d'une telle usine, on aurait affaire à une sorte de bombe atomique.

M. Cleland: J'ai lu deux ou trois rapports à ce sujet, mais je ne suis pas un spécialiste. De la façon dont les installations sont construites, le problème le plus probable est une fuite. Si on peut colmater la fuite, le gaz s'évapore. Si je comprends bien, les risques d'une énorme explosion, genre bombe atomique, sont très limités.

Le sénateur Kenny: Cela dit, on ne va pas aménager ces usines à Long Beach ni dans le port de Vancouver?

Mr. Cleland: I would say that would be a reasonable expectation.

Senator Spivak: This is a very hypothetical scenario; if Canada were not part of the North American market, we probably would never face a shortage of natural gas?

Mr. Cleland: It is an interesting question. We would face a shortage of investment to develop our natural gas. We have seen in the last two decades a great deal of investment in our resources because the market has been big enough to sustain it.

I doubt very much that you would see the development of Arctic gas in Canada if it were not for the fact we are tied into the North American market. We would have lots of natural gas, but it would not be at the marketplace, in my view.

Senator Milne: I wanted to point out that when LNG, liquefied natural gas, comes by sea, the ship is not full of liquid gas. It is in huge round tanks, almost the size of this table.

Mr. Cleland: Bigger.

Senator Milne: — built on top of the ship, so it is in effect double hulled already.

Mr. Cleland: That is correct.

Senator Milne: The whole purpose of this committee right now is to find ways in which Canada can meet its Kyoto targets. The use of natural gas is a natural way to do it because it is a clean-burning fuel.

Increasing our use of natural gas will help us do that. As the sources of gas become fewer and more difficult to extract — the unconventional sources, as you call them — the prices will of course go up. I do not now how we will be able to persuade Canadians not to look for the cheapest source of energy.

I would like your reaction to that and what you see coming in the future. This is excellent information, but some of your charts here are rather depressing.

Mr. Cleland: Let me assure you some of them are rather depressing from the perspective of my membership, for many of the reasons you cite.

Our business is the transporting of natural gas to consumers. When consumers face those kinds of prices, you are correct that they will look to alternatives. If the alternative is to invest in energy efficient equipment, and if we can help them do that, that is a good thing.

M. Cleland: Je pense qu'il est raisonnable de le penser.

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'un scénario des plus hypothétiques; si le Canada ne faisait pas partie du marché nord américain, il est probable que nous ne serions jamais confrontés à une pénurie de gaz naturel.

M. Cleland: Vous soulevez une question intéressante. Nous pourrions faire face à une pénurie d'investissement pour exploiter notre gaz naturel. Au cours des deux dernières décennies, on a investi massivement dans nos ressources parce que le marché est suffisamment important pour justifier de tels investissements.

Si le Canada ne faisait pas partie du marché nord-américain, je doute beaucoup que le gaz naturel de l'Arctique canadien soit un jour exploité. Nous aurions beaucoup de gaz naturel, mais, à mon humble avis, il ne serait pas mis en marché.

Le sénateur Milne: Je tiens à préciser que les bateaux qui transportent du gaz naturel liquéfié ne sont pas remplis de gaz liquide. En fait, le gaz est stocké dans de gros réservoirs de forme ronde, presque de la taille de la table que nous avons devant nous.

M. Cleland: Plus gros encore.

Le sénateur Milne: ... aménagés sur le pont du navire. En réalité, les bâtiments sont déjà à double coque.

M. Cleland: C'est exact.

Le sénateur Milne: L'objectif que poursuit aujourd'hui le comité consiste à trouver des moyens d'aider le Canada à respecter les objectifs qu'il s'est fixés dans le contexte de Kyoto. L'utilisation du gaz naturel est une solution qui va de soi puisqu'il s'agit d'un carburant qui brûle proprement.

Le fait d'accroître notre consommation de gaz naturel nous aidera en ce sens. Au fur et à mesure que les sources de gaz se raréfieront et que la ressource deviendra plus difficile à extraire — ce que vous appelez les sources non conventionnelles —, les prix augmenteront forcément. Je n'arrive pas à voir comment nous allons réussir à persuader les Canadiens de ne pas se tourner vers la source d'énergie la moins coûteuse.

J'aimerais entendre votre réaction à ce sujet et ce que vous envisagez pour l'avenir. Vous nous avez fourni une excellente documentation, mais certains de vos graphiques sont un peu déprimants.

M. Cleland: Permettez-moi de vous dire qu'ils sont effectivement plutôt déprimants pour les membres de l'association que je représente, pour bon nombre de raisons que vous avez citées.

Nous avons pour tâche d'acheminer le gaz naturel vers les consommateurs. Vous avez raison de penser que les consommateurs, confrontés à des prix de cette nature, se tourneront vers des solutions de rechange. Si la solution de rechange consiste à investir dans du matériel à plus faible consommation d'énergie et que nous sommes en mesure de les aider à le faire, tant mieux.

If the alternative is to choose electricity, which is ultimately generated from natural gas, that is a perverse outcome of the first order. That is an issue. Most electricity in Canada is not market priced. There is a built-in bias in favour of electricity.

Virtually all of the new electricity that is produced in Canada, whether in Quebec, British Columbia, Ontario or anywhere else, will be from natural gas. We have a market distortion.

Senator Milne: Unless they overcome Canadians' aversion to nuclear reactors.

Mr. Cleland: That needs to be a factor for the long term. I think we have to help the Canadian public overcome some of its present comfort with energy prices.

The real cost of energy looking forward will not be hugely higher than we have experienced until recently, but it will be higher. Consumers tend to be insulated from that. It is a very difficult political issue for governments. I do not want to be glib about it, but we do need to be thinking about how to point it in the right direction.

Senator Milne: On page 22, improved resource access, land access, environmental approvals, site approvals and fiscal treatment are all things that come under the umbrella of government, and the population is increasingly concerned about environmental approvals, or the lack thereof, environmental assessments on pipelines and site approvals.

What solution do you see, other than government sort of rolling over and playing dead?

Mr. Cleland: Which would be politically untenable. It is a very good question. I would say that is probably the central question that we and our many other colleagues in the energy industry, the electricity and upstream oil and gas industry, think that we need to look at more seriously.

We believe that there are ways of maintaining the fundamental integrity of our environmental management and assessment systems while speeding up approval processes, and also making them more certain. It is not realistic today to talk about "letting it rip." You cannot do that. I do not think anyone would propose anything like that. We talk about smarter regulation, and there are some things we could do to improve that.

In particular, a lot of potential resource land in the U.S. is excluded from exploration and development with no very obvious environmental rationale and could be explored and developed with very minimal environmental impact.

Si la solution de rechange consiste à se tourner vers l'électricité, qui sera au bout du compte générée à partir du gaz naturel, on a affaire à un effet pervers de la pire espèce. C'est un problème. Au Canada, la majeure partie de l'électricité vendue n'est pas tarifée au prix du marché. Il y a un préjugé inhérent en faveur de l'électricité.

Presque toute l'électricité nouvelle produite au Canada, que ce soit au Québec, en Colombie-Britannique, en Ontario ou ailleurs, proviendra du gaz naturel. Nous avons affaire à une distorsion du marché.

Le sénateur Milne: À moins que nous ne parvenions à surmonter la version des Canadiens pour les réacteurs nucléaires.

M. Cleland: Il faudra que ce soit un facteur à long terme. Je pense que nous allons devoir aider les Canadiens à aller au-delà du confort que leur inspirent actuellement les prix de l'énergie.

À l'avenir, le coût de l'énergie ne sera pas énormément plus élevé que ce que nous avons connu jusqu'à tout récemment, mais il sera plus élevé. Les consommateurs tendent à être aveugles à cette réalité. Il s'agit d'une question politique très délicate pour les gouvernements. Je ne veux pas avoir l'air trop désinvolte, mais nous allons devoir réfléchir au moyen d'envoyer le bon message.

Le sénateur Milne: À la page 22, un meilleur accès à la ressource, l'accès au territoire, les autorisations environnementales, les approbations de l'emplacement et le traitement fiscal sont autant d'éléments qui relèvent du gouvernement, et les citoyens s'inquiètent de plus en plus des autorisations environnementales ou de leur absence, des évaluations environnementales qu'on effectue pour l'autorisation des pipelines et des emplacements.

Quelle solution entrevoyez-vous, sinon un retrait du gouvernement et une absence d'intervention de sa part?

M. Cleland: Sur le plan politique, une telle position serait intenable. C'est une très bonne question. Je dirais qu'il s'agit probablement de la question centrale que nous allons devoir examiner avec sérieux de concert avec bon nombre de nos collègues de l'industrie de l'énergie, de l'électricité ainsi que du pétrole et du gaz en amont.

Nous pensons qu'il est possible de préserver l'intégrité fondamentale de nos régimes de gestion et d'évaluation environnementale tout en accélérant les procédures d'autorisation et de faire en sorte qu'elles soient plus certaines. De nos jours, il n'est pas réaliste de proposer «d'y aller à fond de train». On ne peut pas faire ça. Je n' imagine personne défendre une telle position. Nous parlons plutôt d'une réglementation plus avisée et des mesures que nous pouvons prendre pour améliorer la situation.

En particulier, il y a aux États-Unis de nombreuses terres riches en ressources où on interdit l'exploration et l'exploitation sans raison environnementale qui saute aux yeux. Or, l'exploration et l'exploitation de ces secteurs auraient des impacts environnementaux fort minimes.

It is a question of a trade-off. We want to use natural gas. The development of natural gas will have some environmental impact, just like other energy sources. That is what the political process is about, trying to find the balance.

Senator Milne: We sitting here are part of the Parliament of Canada, and perhaps part of our report should be on things that the government can do to, not decrease the required levels of environmental approvals, but speed up the processes. I would welcome specific suggestions from you; I think that would be valuable to us.

You just said that you think the McKenzie Valley pipeline will come on-line in 2010. That is pretty optimistic.

Mr. Cleland: That is probably a pessimistic view. It could come on sooner, but these things inevitably tend to take longer than expected.

Senator Spivak: When you talk about "minimum environmental impact," are you considering the total external costs? Let's look at Alberta roads and what that leads to and how that impacts on ranching and so forth.

I think Alberta is probably an example of how not to develop oil and gas. It had a lot of impact on the forest industry and ranching, so in terms of environmental impact, building a road, for example, leads to a lot of other things. What is your definition of "minimal environmental impact"?

Mr. Cleland: Let me give you example. I would not agree with you that Alberta is an example of how not to do it. I think by and large, it has been done reasonably well. Clearly there have been issues with sour gas developments that have created some problems and one would be naive to suggest it has all been rosy.

In most natural gas development, to drill a well means going on the land for a very few days, completing the well and leaving behind a footprint of about 12 feet by 12 feet that then will produce for several years.

Given the scale of the resources that Canada has been able to take out of Alberta, B.C. and Saskatchewan, I would argue that the environmental impact has been relatively modest. It would meet my definition of "modest," perhaps not yours.

Senator Spivak: The thing one worries about is wilderness. Alberta really does not have any wilderness left. You will be going into pristine wilderness areas that have an economic benefit. I take your word and I hope the impact is minimal.

The Chairman: I assure you, there are some parts of Alberta that are wilderness, in which there are no roads and you cannot get there except by walking.

Senator Spivak: We do not want roads in there.

The Chairman: Well, you cannot have a gas well if you do not have a road.

C'est une question de compromis. Nous voulons utiliser du gaz naturel. L'exploitation du gaz naturel aura certains aspects environnementaux, au même titre que toutes les autres sources d'énergie. Dans ce cas-ci, le défi politique consiste à trouver l'équilibre.

Le sénateur Milne: Nous sommes ici au Parlement du Canada, et notre rapport devrait en partie porter sur ce que le gouvernement peut faire non pas pour alléger les autorisations environnementales, mais bien plutôt pour les accélérer. Je suis pour ma part ouverte à vos suggestions précises; je pense qu'elles nous seraient utiles à tous.

Vous avez dit que le pipeline de la vallée du McKenzie entrerait en activité en 2010. C'est un point de vue plutôt optimiste.

M. Cleland: C'est probablement un point de vue pessimiste. En fait, son entrée en fonction pourrait être plus rapide, mais ce genre de projet exige toujours plus de temps qu'on ne le pensait.

Le sénateur Spivak: Lorsque vous parlez d'«impact environnemental minime», tenez-vous compte de l'ensemble des coûts externes? Prenez l'exemple des routes de l'Alberta et de ce qui en résulte, des impacts sur les ranches ainsi de suite.

Je pense que l'exemple constitue probablement un exemple à ne pas suivre pour l'exploitation du pétrole et du gaz. L'industrie forestière et l'élevage ont subi de nombreux impacts. Du point de vue des conséquences pour l'environnement, l'aménagement d'une route, par exemple, a d'autres effets. Qu'entendez-vous par «impact environnemental minime»?

M. Cleland: Permettez-moi de vous donner un exemple. Je ne suis pas d'accord avec vous pour dire que l'Alberta est un exemple à ne pas suivre. Pour l'essentiel, me semble-t-il, la province s'est raisonnablement bien tirée d'affaire. De toute évidence, l'apparition de gaz corrosif a posé des problèmes, et il serait naïf de prétendre que tout est rose.

Dans la plupart des exploitations de gaz naturel, il faut simplement quelques jours pour creuser un puits et mener à bien le travail. Il ne reste derrière qu'une empreinte d'environ 12 pieds sur 12 qui sera en production pendant quelques années.

Étant donné l'importance des ressources que le Canada est parvenu à tirer de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan, je dirais que les impacts environnementaux ont été relativement modestes. Suivant ma définition de «modeste», évidemment, mais peut-être pas la vôtre.

Le sénateur Spivak: L'un de mes sujets de préoccupations concerne les espaces sauvages. L'Alberta n'a pratiquement plus d'espaces sauvages. Vous allez vous rendre dans des espaces sauvages à l'état vierge présentant des avantages économiques. Je vais vous croire sur parole et espérer que l'impact sera minime.

Le président: Je puis vous assurer qu'il existe encore en Alberta certaines régions sauvages où il n'y a pas de routes. On ne peut y accéder qu'à pied.

Le sénateur Spivak: Nous ne voulons pas de routes là-bas.

Le président: Eh bien, vous ne pourrez pas avoir de gaz sans route.

Senator Kenny: You could get there on a boat and drive around.

The Chairman: That is right, if you are prepared to go upstream.

Continuing along the same thing of questioning that Senators Spivak and Finnerty were on, the report that Secretary Abraham asked for, which contains a number of recommendations having to do with the easing of restrictions on gas drilling, specifically includes a recommendation that exploration ought to take place in the Rocky Mountains. In Canada that is like attacking a national icon, because most of our Rocky Mountains, if not all of them, are in national parks or in wilderness protected areas. As you have pointed out already and recognized, it is politically difficult to say to most people, "We are going to start drilling wells in the Rocky Mountains now."

I think in the U.S. they mean to include not only the Rocky Mountains, but also all of the other ranges where gas might be found. I know that you are in the transmission business more than the drilling end of things, but would your association have a view with respect to the question of drilling for gas wells in the Rocky Mountains in Canada, and offshore B.C.?

Mr. Cleland: As a general proposition, yes, we do, and it is one that we share broadly with our upstream colleagues. Canada actually has better access to the Rockies in some respects. A lot of the U.S. Rockies are off limits, but we think that you can develop those areas, and you can in all likelihood develop the B.C. offshore, with a certain level of environmental disruption. It is difficult. Where is the balance?

It is a question of needing the resource for economic and environmental reasons. There will be some implications that we have to take into account. We believe that those implications can be managed.

The technology of oil and gas development has changed so dramatically over the last 20 years that the environmental impacts are very modest indeed in comparison. It is a question of continuing to improve our ability.

The Chairman: You pointed out that right now, if somebody switches to electricity, it will just mean more pressure on gas prices, production and resources.

Is it correct to say that? You made the point that if people need more electricity, it will be generated, in the main, by gas. That is true given the present circumstance, and all past predictions with respect to that are based on what know now, but other, alternative means of generating electricity may come more into play, and small generation that has not until now been seen to be economical, may become so as price pressures increase.

Le sénateur Kenny: On peut toujours s'y rendre en bateau et laisser les camions autour.

Le président: Oui, à condition d'être disposé à remonter vers l'amont.

Dans le même ordre d'idées que les questions posées par les sénateurs Spivak et Finnerty, le rapport commandé par le secrétaire Abraham, qui renferme un certain nombre de recommandations portant sur l'allègement des restrictions imposées aux forages gaziers, contient notamment une recommandation visant l'exploration dans les Rocheuses. Au Canada, c'est comme si on s'attaquait à une icône nationale, la plupart de nos Rocheuses, sinon la totalité d'entre elles, se trouvant dans des parcs nationaux ou des aires naturelles protégées. Comme vous l'avez dit et souligné, il est politiquement difficile de dire à la plupart des gens: «Nous allons maintenant commencer à forer dans les Rocheuses».

Aux États-Unis, je pense que la recommandation vise non seulement les Rocheuses, mais aussi toutes les chaînes de montagnes susceptibles de receler du gaz naturel. Je sais que vous êtes dans le secteur du transport plus que dans celui du forage, mais votre association a-t-elle un point de vue sur la question du forage de puits de gaz dans les Rocheuses et au large de la Colombie-Britannique?

M. Cleland: Sur le plan général, oui, nous avons une position, la même, en gros, que celle de nos collègues qui travaillent en amont. À certains égards, le Canada bénéficie en fait d'un meilleur accès aux Rocheuses. Une bonne part des Rocheuses américaines sont hors d'atteinte, mais nous pensons pouvoir exploiter ces régions, et il est sans doute possible d'exploiter les eaux au large de la Colombie-Britannique, au prix, il est vrai, de certains bouleversements environnementaux. C'est une question difficile. Où est l'équilibre?

En fait, on a besoin de la ressource pour des raisons économiques et environnementales. Il y aura des conséquences dont nous devons tenir compte. Nous pensons que ces conséquences peuvent être gérées.

Au cours des 20 dernières années, la technologie de l'exploitation pétrolière et gazière a changé de façon si radicale que les impacts environnementaux sont comparativement très modestes. Il ne nous reste maintenant qu'à continuer à perfectionner nos capacités.

Le président: Si, aujourd'hui, on se convertit à l'électricité, ce choix, nous avez-vous dit, ne fera qu'accroître la pression sur les prix du gaz, la production et les ressources.

S'agit-il d'une affirmation fondée? Si on a besoin de plus d'électricité, cette dernière, nous avez-vous dit, sera principalement produite à l'aide de gaz naturel. C'est vrai compte tenu des circonstances actuelles, et toutes les prédictions antérieures à ce sujet reposent sur ce que nous savons maintenant, mais il est possible que de nouveaux moyens de produire de l'énergie entrent en jeu et que de petites sources de production d'énergie, jusque-là réputées non rentables, deviennent rentables au fur et à mesure que les pressions sur les prix s'accroissent.

Would you say that might militate against the idea that all new electricity will be generated by gas?

Mr. Cleland: Over time it will have some effect, but it depends; different technologies have different uses in the overall electricity production system. Nuclear generation provides a base load; wind power provides electricity when it wants to.

Wind power will definitely be adding to our electricity generation capacity over the coming years. How much is hard to say; it will not replace gas.

Gas has the advantage of being extremely flexible, with a low capital cost and the ability to meet intermediate and peak loads very efficiently. Wind cannot do that and nuclear cannot do that, so we need the mix.

In the next 10 years, none of the other technologies, whether it is nuclear or hydro, has any possibility of picking up much of the pressure. Gas is the one that is there and available. We would simply argue that what is important in the first instance is that consumers see the price, and that will have a helpful effect. Step one then has to be to create the demand side management programs to help them increase the efficiency of their use.

The Chairman: When Senator Kenny was asking you about access by consumers to gas, both industrial and residential, you talked about the difficulty of going into a new market and the requirement for capital investors to be patient because it takes time to bring people on-line, provided that prices remain stable.

I want to ask you a question that I suppose is naive in the extreme, but I live in Alberta and I have had hundreds of letters over the past couple of years relating to gas prices, which is not a surprise.

I am harking back to the fact that when I was a kid I used to work for the gas company. I got the job through my dad, who worked for gas companies, all of which were owned by an international utility in New York that made lots of money, satisfied its shareholders, paid nice dividends and paid its employees, who were happy.

Maybe I am looking at things through rose-coloured glasses, but in those days gas was not a significant part of the cost of running a household. It was a remarkably insignificant part. For many years it did not amount to much, except for that peculiar blip in the mid-1980s that you already pointed out to us.

I understand market forces, how prevalent they are, and I think most people do. Market forces are easy to accept when you are selling something that is optional. Most gas companies that deliver to industrial and residential consumers have an effective monopoly and therefore are regulated in one way or another. I have a hard time understanding why the normal market forces — supply is tight, therefore, prices go up — apply necessarily in

Diriez-vous que ce phénomène va à l'encontre de l'idée selon laquelle toute la nouvelle électricité sera produite à partir du gaz?

M. Cleland: Au fil des ans, cela aura peut-être un certain effet, mais tout dépend. Dans le système général de production d'électricité, on applique différentes technologies à différents usages. Le nucléaire produit une énergie de base; l'énergie éolienne produit de l'électricité quand elle en a envie.

Au cours des prochaines années, il est certain que l'énergie éolienne ajoutera à notre capacité de production d'énergie. Il est difficile de dire quelle sera l'importance de cette production, mais elle ne remplacera pas le gaz.

Le gaz a l'avantage d'être extrêmement souple. Malgré de faibles coûts en immobilisations, il a la capacité de répondre de façon très efficiente aux périodes intermédiaires et de pointe. Ni l'énergie nucléaire, ni l'énergie éolienne n'en sont capables; nous devons donc miser sur un ensemble de sources d'énergie.

Au cours des dix prochaines années, aucune des nouvelles technologies, qu'il s'agisse du nucléaire ou de l'hydroélectricité, n'aura la capacité d'absorber une grande partie de ces pressions. Or, il y a du gaz de disponible. Ce que nous dirions, c'est qu'il est important, dans le premier cas, que les consommateurs constatent le prix, et cela a un effet bénéfique. La première étape consiste à créer des programmes de gestion de la demande pour aider les clients à utiliser l'énergie de façon plus efficiente.

Le président: Lorsque le sénateur Kenny vous a interrogé à propos de l'accessibilité du gaz pour les clients, industriels et résidentiels, vous avez évoqué la difficulté d'acheminer le gaz vers de nouveaux marchés. Vous avez ajouté que les investisseurs doivent faire preuve de patience parce qu'il faut du temps pour raccorder des clients, à condition que les prix demeurent stables.

Je veux vous poser une question extrêmement naïve, je suppose, mais je vis en Alberta, et j'ai reçu au cours des deux ou trois dernières années des centaines de lettres concernant les prix du gaz, ce qui n'a rien d'étonnant.

Je reviens une fois de plus à l'époque où, jeune homme, je travaillais pour la compagnie de gaz. J'avais obtenu cet emploi grâce à mon père, qui travaillait pour les sociétés gazières, qui toutes appartenaient à un service international établi à New-York, qui gagnait beaucoup d'argent, satisfaisait ses actionnaires, versait d'intéressants dividendes et payait ses employés, qui étaient heureux.

J'ai peut-être tendance à embellir la réalité, mais, à cette époque, le gaz ne constituait pas une partie importante des coûts du fonctionnement d'un foyer. En fait, il représentait un volet remarquablement insignifiant. Pendant des années, le gaz ne coûtait pas cher, sauf l'étrange hausse survenue au milieu des années 80 dont vous nous avez déjà parlé.

Je comprends les forces du marché et leur prévalence, et je pense que la plupart des gens sont comme moi. Lorsqu'on vend quelque chose de facultatif, les forces du marché sont faciles à accepter. La plupart des compagnies de gaz qui alimentent les clients industriels et résidentiels bénéficient dans les faits d'un monopole et, par conséquent, sont réglementées d'une façon ou d'une autre. J'ai dû mal à comprendre pourquoi les forces du

those circumstances where one has a granted monopoly, for all intents and purposes. When the supply becomes short, what is the effect of raising the prices? Is that a conservation measure?

Mr. Cleland: There are several dimensions to your question. The regulated portion of the industry is still regulated, whether it is the distribution system, the local distribution companies —

The Chairman: When as a regular circumstance, a deliverer of gas to my door goes to the public utilities board or whatever body in the province and presents its case for a double digit price increase, what is the nature of that case, given that in the years when that happened, we had virtually no inflation? It is not a normal inflationary thing or keeping up with the Joneses, it has been remarkable, and I have never understood the case that is made that leads the public utilities board to say, "Yes, you can increase your prices by 25 per cent."

Mr. Cleland: It is important to distinguish between the commodity charge and the transportation charge; in other words, the long-distance transportation and then the distribution charge. Those are the two regulated components and our companies go to the public utilities commissions to ask for increases in those rates.

They have been very stable over the past 10 years. What has not been stable is the commodity charge, which has been deregulated since 1985. Why has it bounced around? I would argue that it actually has been pretty stable over a good part of that time and it is only in the last three years that we have seen big increases. Energy is essential; on a cold winter's night, you have to have it. On the other hand, if you mask the price so consumers do not see it, then they lose the incentive to take the steps that are available to them to insulate their houses, put in place a more efficient furnace and all those kinds of thing.

In the short run, consumers do not have many options. Basically, it is a capital stock issue. Part of it is educating consumers, letting them see the price.

For about 80 per cent of the income band, the price of all energy used — natural gas, electricity and the gasoline for vehicles — is around 7 to 8 per cent of household expenditure. It has been stable for a couple of decades.

The problem is the people in the bottom 20 per cent, for whom the cost is about double, and that has a real impact. For most of us, energy is still a pretty good deal and that will probably continue for some time. We are seeing higher prices, but in terms of the service that people receive, I would argue that is still not unreasonable.

marché habituelles — l'approvisionnement est limité, par conséquent les prix augmentent — s'appliquent nécessairement dans le cas d'entreprises qui, à toutes fins pratiques, bénéficient d'un monopole. Lorsque la ressource se fait rare, à quoi sert d'augmenter les prix? S'agit-il d'une mesure de conservation?

M. Cleland: Votre question comporte un certain nombre d'aspects. Le volet réglementé de notre industrie l'est toujours, celui du réseau de distribution, les sociétés locales de distribution...

Le président: Lorsque, dans des circonstances normales, la société qui achemine le gaz jusque chez moi s'adresse au conseil des services publics ou à un autre organisme de la province et défend une augmentation de prix dans les deux chiffres, sur quoi se fonde cette argumentation puisque, au cours des années concernées, il n'y a pratiquement pas eu d'inflation? Il ne s'agit pas d'un effet normal de l'inflation ni de faire concurrence aux voisins. Il s'agit d'une augmentation remarquable, et je n'ai jamais compris ce qui peut amener le conseil des services publics à dire: «Oui, vous pouvez augmenter vos prix de 25 p. 100».

M. Cleland: Il importe d'établir une distinction entre le prix du produit et le prix du transport; en d'autres termes, le transport à grande distance et la distribution. Ce sont là les deux volets réglementés, et nos sociétés doivent s'adresser aux commissions des services publics pour demander une hausse de ces tarifs.

Au cours des dix dernières années, les prix ont été très stables. Ce qui n'a pas été stable, ce sont les prix du produit, déréglementés depuis 1985. Pourquoi les prix ont-ils fluctué? Je dirais que, en réalité, ils ont été relativement stables pendant un long moment et que c'est sûrement au cours des trois dernières années que nous avons été témoins de majorations importantes. L'énergie est essentielle; après une froide nuit d'hiver, on en a absolument besoin. Si, par ailleurs, on occulte le prix pour empêcher les consommateurs de le voir, ces derniers ne sont pas incités à faire ce qu'il faut pour mieux isoler leur maison, se doter d'une chaudière plus efficiente et tout le reste.

À court terme, les consommateurs n'ont pas beaucoup d'options. Essentiellement, il s'agit d'une question de capital social. Il faut en partie sensibiliser les consommateurs, leur faire voir le prix.

Pour environ 80 p. 100 de la fourchette de revenu, le prix de toute l'énergie utilisée — gaz naturel, électricité et essence pour les voitures — correspond à de 7 à 8 p. 100 des dépenses des ménages. Ces prix sont demeurés relativement stables depuis une vingtaine d'année.

Le problème concerne les 20 p. 100 dont les revenus se situent au bas de la fourchette: pour elles, le fait que les prix doublent a un véritable impact. Pour la plupart d'entre nous, l'énergie constitue toujours une assez bonne affaire, et il en demeurera probablement ainsi pendant un certain temps. On constate une augmentation des prix, mais, compte tenu du service que l'on reçoit, je suis d'avis que le prix n'est toujours pas déraisonnable.

The Chairman: I certainly understand what you said about masking the prices — we should pay what things really cost — and what you said about the bottom quintile of income earners. That should be addressed at the income level, not by controlling prices. There is a good argument for that.

One thing that you said during your presentation was that in certain circumstances, industrial demand might disappear. Would you explain that to me, please?

Mr. Cleland: The price of gas today is around \$4.60 on NYMEX. It has been over \$4 throughout this year and it was in the \$3- to \$4-range over the last couple of years.

In those circumstances, industries that rely particularly on natural gas as feedstock as opposed to energy source — although they also use it as an energy source — such as the methanol industry, ammonia, basic petrochemicals, fertilizer, lose their cost competitiveness in North America.

We have seen over the past few years, according to different estimates, anywhere up to 8 billion cubic feet a day of what we call “demand destruction,” in other words, permanent removal of that demand from the picture. That is permanent removal of those industries from North America. That is not a Canadian phenomenon; it is a North American one, because traditionally, their cost competitiveness has rested on a low North American gas price relative to Europe. That has flipped on its head. I talked to somebody from France recently and they see opportunities to bring LNG into North America, as opposed to Europe, because the price in North America is about a dollar more than in Europe.

The Chairman: The company that is producing sheet plastic, extracting from a feedstock, will not shut the plant down and move it somewhere else. They may import LNG and use that as feedstock?

Mr. Cleland: They might, although if they are making sheet plastic, they will, in all likelihood, be importing the bulk polyethylene from Indonesia rather than the U.S. Gulf Coast.

In some cases, if you have a very modern plant that meets the test of economies of scale, you may be able to sustain those kinds of prices. Again, much of the North American industry, and the Canadian industry in particular, have been built on assumptions of lower prices and they are having to adjust to that.

Senator Kenny: As a corollary to your comment that people should pay the cost of a product, I feel obliged to observe that while I agree in general, it needs to be qualified with the necessity

Le président: Je comprends tout à fait ce que vous dites à propos de l'occultation des prix — nous devrions payer ce que les produits coûtent vraiment — et ce que vous dites à propos des soutiens de famille appartenant au dernier quintile. On devrait aborder le problème au niveau des revenus, et non à celui du contrôle des prix. Des arguments valables militent en faveur d'une telle approche.

Dans le cadre de votre exposé, vous avez dit que, compte tenu de certaines circonstances, la demande industrielle risque de disparaître. Pourriez-vous m'expliquer ce que vous voulez dire, s'il vous plaît?

M. Cleland: À la NYMEX, le gaz se transige aujourd'hui à environ 4,60 \$. Il est demeuré au-dessus de la barre des 4 \$ toute l'année, et est demeuré à de 3 \$ à 4 \$ au cours des deux ou trois dernières années.

Dans ces circonstances, les industries qui comptaient tout particulièrement sur le gaz naturel comme une matière naturelle plutôt que comme une source d'énergie — même si elles l'utilisent aussi comme source d'énergie — comme l'industrie du méthanol, de l'ammoniac, des produits pétrochimiques de base, des engrais, ont perdu leur compétitivité liée aux prix en Amérique du Nord.

Au cours des dernières années, nous avons été témoins, selon différentes estimations, de ce que nous appelons la «destruction de la demande» dans des proportions pouvant atteindre 8 milliards de pieds cubes par jour, en d'autres termes, de l'élimination permanente de la demande. Je veux parler de l'élimination permanente de ces industries en Amérique du Nord. Ce n'est pas un phénomène canadien; il s'agit d'un phénomène nord-américain puisque, traditionnellement, la compétitivité liée au coût a reposé sur la faiblesse des prix du gaz en Amérique du Nord par rapport à l'Europe. La situation a changé du tout au tout. Récemment, j'ai discuté avec un Français qui envisageait la possibilité d'exporter du gaz naturel liquéfié en Amérique du Nord plutôt qu'en Europe parce que le prix en Amérique du Nord est supérieur d'environ 1 \$ au prix européen.

Le président: La compagnie qui produit du plastique en feuilles à l'aide du gaz naturel utilisé comme matière première ne fermera pas son usine pour s'établir ailleurs. Elle risque d'importer du gaz naturel liquéfié pour l'utiliser comme matière première?

M. Cleland: Elle pourra le faire, même si, pour fabriquer son plastique en feuilles, elle importera vraisemblablement du polyéthylène en vrac de l'Indonésie plutôt que de la côte du golfe des États-Unis.

Dans certains cas, l'usine des plus modernes répondant aux critères des économies d'échelle réussira peut-être à soutenir ce genre de prix. Une fois de plus, une bonne part de l'industrie nord-américaine et de l'industrie canadienne en particulier ont été bâties sur la foi d'hypothèses prévoyant des prix plus bas, et les industries en question doivent s'adapter.

Le sénateur Kenny: Vous avez dit que les citoyens devraient payer ce que coûte tel ou tel produit; je me sens obligé de faire l'observation suivante: si, de façon générale, je suis d'accord avec

for the industry to contemplate smoothing out the peaks, because it is the peaks that cause a reaction, which, in turn, causes us to want to regulate.

Gradual increases combined with relatively steady energy costs do not cause a big public reaction, but peaks do, and in turn cause voters to turn to governments and say, "What are you doing about these people who are ripping us off?" It is just an observation that slow, gradual pricing strategies that reflect costs and the value of the product seem, in a public policy environment, to be a lot more manageable than the spikes that come from time to time. It is not just in the case of natural gas, but also more obviously in gasoline and things like that, that policy-makers are driven to arrive at solutions that may not be in the best interests of the consumers or the industry.

Mr. Cleland: I fully agree with your observations. I think that is absolutely correct. That is one of the things we mentioned when we talked to governments about what we think is the need for discussion on these matters.

What we can reasonably do to mitigate price volatility is one of the key issues. There are things you can do about physical supply. You are obviously familiar with them because you talked about storage and pipeline capacity. There are financial measures you can take to hedge against price volatility and you can offer consumers a fixed price arrangement to help them manage that, so there are strategies. We will probably have to think a little harder about whether we are deploying all the ones we need.

Senator Kenny: What happens when you talk to your membership about this as an industry strategy?

Mr. Cleland: They are fully supportive. A lot also depends on what sort of regulatory support you get for these kinds of measures. If you live in Ottawa, Enbridge probably supplies your natural gas using hedging strategies, in a sense.

They are cutting off the very top of the peaks right now. The consequence of that is that consumers do not participate in the downside; they do not face that price at the top, but they also lose out at the bottom.

As you get into more volatile markets, you probably have to narrow that band, which means that you can cut off more of the peak, but everything costs something. You then cut off more of the trough as well. Over time, as long as you are in the long-term price band, that is a valid strategy, but you do need the regulators to cooperate with you to make it work.

All of my members are actively involved in programs of that sort.

vous, on doit nuancer l'affirmation en précisant que l'industrie doit chercher des moyens d'aplanir les pics puisque ce sont eux qui entraînent une réaction, laquelle, en contrepartie, nous incite à vouloir réglementer.

Les augmentations graduelles conjuguées à des coûts d'énergie relativement stables n'entraînent pas de fortes réactions de la part du public, au contraire des pics. Dans de tels cas, les électeurs se tournent vers les gouvernements en disant: «Que faites-vous à propos des entreprises qui nous volent?» J'observe simplement que les stratégies d'établissement des prix lentes et graduelles tenant compte des coûts avec la valeur du produit semblent, dans le contexte de la politique gouvernementale, beaucoup plus faciles à administrer que les hausses auxquelles on fait face de temps à autre. Dans le cas du gaz naturel, mais plus encore dans celui de l'essence et d'autres produits de ce genre, il arrive que les décideurs soient poussés vers des solutions qui ne sont pas dans l'intérêt du consommateur ni de l'industrie.

M. Cleland: Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit. Je pense que vous avez absolument raison. C'est l'une des choses que nous avons dites aux gouvernements lorsqu'il a été question de ce qui, à notre avis, doit faire l'objet de discussions.

Les mesures que nous pouvons raisonnablement prendre pour atténuer la volatilité des prix constituent l'un des enjeux principaux. Il y a des choses qu'on peut faire au sujet de l'approvisionnement matériel. De toute évidence, vous êtes au courant puisque vous avez évoqué la capacité de stockage et des pipelines. Il y a des mesures financières qu'on peut prendre pour se prémunir contre la volatilité des prix, et on peut aussi offrir aux consommateurs des régimes à prix fixe pour les aider à faire face à la situation. Il y a donc des stratégies. Nous allons probablement devoir réfléchir un peu plus à la question de savoir si nous faisons tout ce qui doit être fait.

Le sénateur Kenny: Que se passe-t-il lorsque vous évoquez cette stratégie industrielle auprès de vos membres?

M. Cleland: Ils nous appuient à 100 p. 100. En grande partie, la réaction dépend aussi du genre de soutien réglementaire qu'on obtient en contrepartie de ce genre de mesures. Si vous vivez à Ottawa, il y a de bonnes chances qu'Enbridge vous approvisionne en gaz naturel sur la foi, en un sens, de stratégies de couverture.

À l'heure actuelle, on s'emploie à supprimer la pointe supérieure des pics. Ainsi, les consommateurs ne participent pas à la baisse; ils ne font pas face aux prix les plus hauts, mais ils perdent aussi le bénéfice des prix les plus bas.

Lorsque les marchés sont plus volatiles, on doit peut-être réduire l'amplitude de cette bande, ce qui veut dire que l'on peut supprimer une plus grande part des pics, mais tout a un prix. Du même souffle, on supprime aussi une part plus grande des creux. À la longue, pour peu que vous soyez dans la fourchette de prix à long terme, la stratégie se révèle valable, mais, pour obtenir les résultats escomptés, vous devez pouvoir compter sur la coopération des organismes de réglementation.

Tous mes membres participent activement à des programmes de cette nature.

The Chairman: I would think that would be a lot more palatable to everyone in the long term.

Senator Spivak: Now we are getting into the area of what is the role of government. What do you think about what happened in Alberta when there were subsidies, when it was suddenly deregulated? This looks like putting on a band-aid and not looking at root causes. Also, look at Ontario.

That is not, in my opinion, good public policy, but if you look at insurance rates, for example, these will be key issues on the political scene. I can see energy becoming the key issue.

If you look at the insurance area, people will begin to demand public insurance. Hopefully, from your point of view, they will not demand nationalization of the oil and gas industry, but if something does not happen, you can see how governments, faced with a huge crisis, will use the wrong solution.

Mr. Cleland: I fully agree with that. My personal view is that industry needs to be working closely with government in the political management of these issues. We need to find strategies to relieve that pressure.

In the long run, I think it would be a very bad thing for consumers if we went down some of these roads. It is quite clear that you cannot just leave the politicians out to dry, because people react and they get pressed into those kinds of things.

Our view is the recent rebates in Alberta are bad policy. The price caps on electricity are bad policy. We also have to acknowledge that there are political pressures that push governments in that direction.

Senator Spivak: You also have to maintain consumer trust, because if you look at the United States, with those companies that were engaged in absolutely criminal, fraudulent practices, people began to distrust what was happening, and in those situations you can have very bad results.

Mr. Cleland: Consumer trust is absolutely essential. Again, it goes to the strategy.

Senator Spivak: Why should we trust you?

Mr. Cleland: I will leave that entirely up to you. I suppose most of our society functions reasonably well on trust. Our members are in the business and it is a question of where our self-interest lies.

Senator Spivak: In transparency, I would think.

Le président: Il me semble qu'il s'agit à long terme d'une approche plus acceptable pour tout le monde.

Le sénateur Spivak: Nous entrons maintenant dans la sphère du rôle du gouvernement. Que pensez-vous de ce qui s'est produit en Alberta, où il y avait des subventions et où on a soudainement déréglementé? C'est comme si on appliquait un pansement sans s'intéresser aux causes profondes. Regardez aussi ce qui s'est passé en Ontario.

Ce n'est pas, à mon avis, de la bonne politique gouvernementale, mais, si on tient compte de la question des primes d'assurance, par exemple, on se rend compte qu'il s'agit d'enjeux clés sur la scène politique. Pour moi, l'énergie risque de devenir l'enjeu principal.

Si vous travaillez dans le domaine de l'assurance, les citoyens commenceront à demander des assurances publiques. Avec un peu de chance, de votre point de vue, ils n'exigeront pas la nationalisation de l'industrie du pétrole et du gaz, mais, si quelque chose se produit, vous verrez comment les gouvernements, confrontés à une crise catastrophique, opteront pour la mauvaise solution.

M. Cleland: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Mon point de vue personnel, c'est que l'industrie doit travailler en étroite collaboration avec le gouvernement à la gestion politique de ces problèmes. Nous devons trouver des stratégies pour alléger cette pression.

À long terme, je pense qu'il serait très mauvais pour les consommateurs que nous nous engagions dans certaines de ces voies. Il est tout à fait clair qu'on ne peut laisser les politiciens à eux-mêmes puisque les gens réagissent et exercent des pressions sur ceux qui les représentent.

À notre avis, les rabais récents alloués à l'Alberta constituent une mauvaise politique. Le plafonnement des prix de l'électricité est une mauvaise politique. Nous devons également admettre l'existence de pressions politiques qui poussent les gouvernements dans cette direction.

Le sénateur Spivak: On doit aussi préserver la confiance des consommateurs. Vous n'avez qu'à regarder ce qui s'est passé aux États-Unis: là, les sociétés s'adonnaient à des activités purement criminelles et frauduleuses, et les citoyens ont commencé à se méfier. Dans ce genre de situation, les résultats sont parfois très mauvais.

M. Cleland: La confiance des consommateurs est absolument essentielle. Une fois de plus, on en revient à la question de la stratégie.

Le sénateur Spivak: Pourquoi devrions-nous vous faire confiance?

M. Cleland: Je vais vous laisser le soin d'en décider. Je suppose que la majeure partie de notre société fonctionne raisonnablement bien sur la foi du principe de la confiance. Nos membres sont des hommes et des femmes d'affaires, et il s'agit de savoir où réside notre intérêt propre.

Le sénateur Spivak: Dans la transparence, je dirais.

Mr. Cleland: It lies in transparency, in consumer confidence and in political confidence in what we do. To that extent, I think you can trust us because that is where our interest lies.

The Chairman: In that respect, would you please respond to the suggestion that deregulation is a really bad idea?

Mr. Cleland: I would not subscribe to that view. I think we have made some mistakes in deregulation. We have perhaps miscalculated the extent to which energy deregulation, particularly at the retail level, is something that consumers would want to embrace.

They have tended — and I think you could probably all see it in your own households — not to particularly want to think of energy. What you want is reliability, security and price stability.

Senator Spivak: Safety.

Mr. Cleland: And safety. I believe you can achieve that in a deregulated market; in fact, we do. The point is whether consumers want to participate in the market at that level. I would argue that wholesale deregulation, certainly in natural gas and electricity, has already demonstrated its merits and will continue to do so. Retail deregulation is a more difficult question.

Senator Spivak: In the United States, deregulation is pretty well on hold, but is that wholesale or resale? Many states that were contemplating deregulation are now abandoning it.

Senator Kenny: I think the word is “terminating” it.

Senator Spivak: Probably that will happen for the longer term rather than the shorter term, given the huge shock that they received. Is that wholesale or retail?

Mr. Cleland: It is a little of both. The ones that have terminated their programs are generally ones that probably went too quickly into retail deregulation, and that is where they have tended to get into trouble. On the other hand, you have ones like California, which had wholesale deregulation and fixed prices at the retail level, and which really got them into trouble. It has recovered.

Wholesale deregulation does not mean consumers see a fixed price forever. It means they see a regulated price that adjusts in response to changes in the wholesale market. I would argue that if we want to encourage effective demand side behaviour, that is, energy efficiency and conservation, and if we want to encourage innovation in the supply of energy, particularly in electricity, there is a pretty strong argument that wholesale competition is effective in that regard.

M. Cleland: Dans la transparence, la confiance des consommateurs et la confiance politique envers ce que nous faisons. À cet égard, je pense que vous pouvez nous faire confiance puisque c'est là que réside notre intérêt.

Le président: À ce sujet, auriez-vous l'amabilité de réagir à la proposition selon laquelle la déréglementation constitue vraiment une mauvaise idée?

M. Cleland: Je ne souscris pas à un tel point de vue. Je pense que nous avons commis certaines erreurs dans le domaine de la déréglementation. Nous avons peut-être mal calculé la mesure dans laquelle les consommateurs allaient faire leur la déréglementation de l'énergie, en particulier au niveau de la vente au détail.

Ils ont eu tendance — et je suppose que vous en aurez probablement fait le constat dans votre propre foyer — à ne pas tenir particulièrement penser à l'énergie. Ce qu'ils veulent, c'est la fiabilité, la sécurité et la stabilité des prix.

Le sénateur Spivak: La sûreté.

M. Cleland: Et la sûreté. Je pense qu'on peut y parvenir au sein d'un marché déréglementé; en fait, nous y parvenons. La question est de savoir si les consommateurs souhaitent participer à ce point au marché. Je dirais que la déréglementation au niveau du gros, en tout cas dans le secteur du gaz naturel et de l'électricité, a déjà fait ses preuves et continuera de les faire. La déréglementation au niveau de la vente au détail constitue une question plus difficile.

Le sénateur Spivak: Aux États-Unis, la déréglementation est pratiquement en suspens, mais parle-t-on de la réglementation au niveau du gros ou du détail? De nombreux États qui envisageaient la déréglementation y renoncent maintenant.

Le sénateur Kenny: Je pense qu'il est plus juste de dire qu'ils y mettent un terme.

Le sénateur Spivak: Étant donné l'énorme choc qu'on a reçu là-bas, il est probable que cela se fera à long terme plutôt qu'à court terme. Est-ce dans le secteur du gros ou du détail?

M. Cleland: Un peu des deux. Les États qui ont mis un terme à leurs programmes sont généralement ceux qui se sont peut-être aventurés trop rapidement dans la déréglementation au niveau du détail, et c'est là qu'ils ont rencontré des difficultés. Par ailleurs, il y a les États comme la Californie, où le marché du gros était déréglementé tandis que les prix étaient fixes au niveau du détail, qui se sont mis dans un sérieux pétrin. La situation s'est depuis améliorée.

La déréglementation au niveau du détail ne permet pas aux consommateurs de bénéficier d'un prix fixe à jamais. En fait, les consommateurs ont droit à un prix réglementé qui fluctue au gré des changements du marché du gros. Si nous souhaitons encourager l'adoption de comportements efficaces du point de vue de la demande, c'est-à-dire la conservation et l'efficacité énergétiques, et que nous souhaitons encourager l'innovation dans le secteur de l'offre d'énergie, en particulier l'électricité, je pense qu'il est tout à fait possible de soutenir que la concurrence au niveau du gros constitue un instrument efficace en ce sens.

Senator Spivak: Will you advise the next government in Ontario as to what they should do?

Mr. Cleland: I will offer them our views, should they ask me.

The Chairman: We will be meeting next week in Washington with, I presume, your approximate counterparts there, the American Gas Association. Would you describe the relationship between you and them so we can understand it?

Mr. Cleland: It is a very informal relationship. We keep in touch with each other, frequently run into each other at conferences and meetings. I am in periodic communication with my counterpart, Mr. Parker, at the American Gas Association. It is pretty much an exact counterpart of the Canadian Gas Association.

We also work with others, such as the Interstate Natural Gas Association of America, which is the counterpart to our Canadian Energy Pipeline Association. We stay in pretty close touch.

The Chairman: I am presuming one significant difference is that the United States gas industry does not export a lot of gas?

Mr. Cleland: Very little. It does export gas to Mexico now and will be exporting more as the years go on. In a sense, it is one pool, but remember that we add 17 billion cubic feet a day to the North American pool, which is a pool of about 67 or 68, so the U.S. still supplies the bulk of that. In effect, you are right, if you think of it as injections into and then withdrawals from a pool.

Senator Spivak: You said we use in North America 68 billion —

Mr. Cleland: — cubic feet a day, more or less.

Senator Spivak: 68 billion cubic feet a day.

The Chairman: And counting.

Mr. Cleland: Demand growth is 1.5 per cent a year. I am not sure I have the number on that.

Senator Spivak: They are not suffering and I do not think their per capita energy use is anywhere near ours.

Mr. Cleland: It tends not to be, and that is right across the board. Europe will run into its own big problems with electricity. Certainly over the past decade, they have had access to a lot of North Sea gas, North African gas, through LNG shipments and access to the biggest source of natural gas in the world, which is Russia.

The Chairman: There are two pipelines from Russia to Central and Western Europe.

Le sénateur Spivak: Allez-vous conseiller le gouvernement de l'Ontario sur ce qu'il devrait faire?

M. Cleland: Je vais lui faire part de nos vues, s'il nous consulte.

Le président: La semaine prochaine, nous allons rencontrer à Washington ceux qui, je présume, sont vos homologues approximatifs, à savoir l'American Gas Association. Pourriez-vous dresser un portrait des relations entre eux et vous afin que nous comprenions bien de quoi il retourne?

M. Cleland: Nos relations sont très officieuses. Nous gardons le contact, et nous nous rencontrons fréquemment à l'occasion de conférences et de réunions. Je communique périodiquement avec mon homologue de l'American Gas Association, M. Parker. L'Association est le pendant à peu près exact de l'Association canadienne du gaz.

Nous travaillons également avec d'autres organismes, par exemple l'Interstate Natural Gas Association of America, pendant de notre Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques. Nous demeurons relativement proches les uns des autres.

Le président: J'imagine que l'une des différences marquées vient du fait que l'industrie gazière des États-Unis n'exporte pas beaucoup.

M. Cleland: Elle exporte très peu. Elle exporte du gaz vers le Mexique et le fera davantage avec le temps. En un sens, il s'agit d'un seul et même bassin, mais n'oubliez pas que nous apportons une contribution de 17 milliards de pieds cubes par jour au bassin nord-américain, qui en compte environ 67 ou 68. Les États-Unis continuent donc d'assurer le gros de l'alimentation. En fait, on a raison de voir le gaz naturel comme un bassin dans lequel on ajoute et puise tour à tour.

Le sénateur Spivak: Vous avez dit que nous consommons en Amérique du Nord 68 milliards...

M. Cleland: ... de pieds cubes par jour, plus ou moins.

Le sénateur Spivak: Soixante-huit milliards de pieds cubes par jour.

Le président: Et le chiffre ne fait qu'augmenter.

M. Cleland: La croissance de la demande est de 1,5 p. 100 par année. Je ne suis pas certaine d'avoir en main le chiffre à ce sujet.

Le sénateur Spivak: Ils ne souffrent pas, et je ne pense pas que leur consommation d'énergie par habitant se rapproche de la nôtre, loin de là.

M. Cleland: Ce n'est effectivement pas ce qu'on observe, et le phénomène s'étend à l'ensemble de l'économie. Du point de vue de l'électricité, l'Europe sera aux prises de graves problèmes. Au cours de la dernière décennie, elle a certes eu accès à une grande quantité de gaz en provenance de la mer du Nord et d'Afrique du Nord, grâce à des chargements de gaz naturel liquéfié. Elle a aussi eu accès à la plus importante source de gaz naturel au monde, à savoir la Russie.

Le président: Il y a deux pipelines qui acheminent le gaz naturel de la Russie vers l'Europe centrale et l'Europe de l'Ouest.

Mr. Cleland: That is correct. Traditionally, we have thought of ourselves as having a price advantage in energy, but that is not true right now.

The Chairman: Maybe we need to build a pipeline across the Bering Strait.

Mr. Cleland: Possibly.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for being with us this morning. It has been very helpful. We are much better equipped and generally better informed now for our meetings next week for your having been here today.

The committee adjourned.

M. Cleland: C'est exact. Traditionnellement, nous avons toujours considéré bénéficier d'un avantage lié au prix de l'énergie, mais ce n'est pas vrai au moment où nous nous parlons.

Le président: Peut-être devrions-nous aménager un pipeline sous le détroit de Béring.

M. Cleland: Peut-être.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, d'avoir été avec nous ce matin. Votre participation a été fort utile. Grâce à votre comparution de ce matin, nous sommes généralement mieux éclairés et beaucoup mieux équipés pour nos rencontres de la semaine prochaine.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Gas Association:

Mr. Michael Cleland, President;

Mr. Bryan Gormley, Director, Policy and Economics.

TÉMOINS

De l'Association canadienne du gaz:

Michael Cleland, président;

Bryan Gormley, directeur, Politiques et économie.





Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Energy, the
Environment and
Natural Resources**

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources
naturelles**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Tuesday, October 21, 2003
Thursday, October 23, 2003

Le mardi 21 octobre 2003
Le jeudi 23 octobre 2003

Issue No. 21

Fascicule n° 21

Fourteenth and fifteenth meetings on:

Emerging Issues Related to the Mandate of the Committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

Quatorzième et quinzième réunions concernant:

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan, P.C.	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan, c.p.	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

** Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 21, 2003
(36)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 6:05 p.m. this day, in room 257 East Block, the Acting Chair, the Honourable Ione Christensen presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Christensen, Finnerty, Kenny, Merchant and Spivak (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology and Frédéric Beauregard-Tellier, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Delphi Group:

Michael B. Gerbis, President and Head of the Clean Energy Business Unit;

Melissa L. Creede, Vice-President and Head of Climate Change.

In the unavoidable absence of the Chair and Deputy Chair, the Honourable Senator Buchanan moved, — That the Honourable Senator Christensen serve as Acting Chair for the duration of the meeting. The question being put on the motion, it was adopted.

Mr. Gerbis made a statement and together the witnesses answered questions.

At 7:10 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, October 23, 2003
(37)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:06 a.m. this day, in room 505 Victoria Building, 140 Wellington Street, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 21 octobre 2003
(36)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 05 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence intérimaire de l'honorable Ione Christensen.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Christensen, Finnerty, Kenny, Merchant et Spivak (7).

Également présents: De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, analyste de la recherche, Sciences et Technologie, et Frédéric Beauregard-Tellier, Division de l'économie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit l'examen de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 des délibérations du comité du 18 février 2003.*)

TÉMOINS:

Du Groupe Delphi:

Michael B. Gerbis, président-directeur du Clean Energy Business Unit;

Melissa L. Creede, vice-présidente et directrice des Changements climatiques.

En l'absence inévitable du président et du vice-président, l'honorable sénateur Buchanan propose — que l'honorable sénateur Christensen assume à titre intérimaire la présidence de la réunion. La question, mise aux voix, est adoptée.

M. Gerbis fait une déclaration et, avec les témoins, répond aux questions.

À 19 h 10, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 23 octobre 2003
(37)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 h 06 dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, 140, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Milne and Spivak (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

As an individual:

The Honourable Nicholas Taylor, former senator.

From HTC Hydrogen Thermochem Corporation:

Lionel Kambeitz, Chairman and CEO.

The Honourable Nicholas Taylor and Mr. Kambeitz each made a statement and together the witnesses answered questions.

At 10:32 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Milne et Spivak (8).

Également présente: De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, analyste de recherche, Science et Technologie.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit l'examen de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 des délibérations du comité du 18 février 2003.*)

TÉMOINS:

À titre personnel:

L'honorable Nicholas Taylor, ancien sénateur.

De HTC Hydrogen Thermochem Corporation:

Lionel Kambeitz, président et chef de la direction.

L'honorable Nicholas Taylor et M. Kambeitz font chacun une déclaration et, avec les témoins, répondent aux questions.

À 10 h 32, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 21, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 6:05 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (Implementation of Kyoto).

[English]

Ms. Josée Thérien, Clerk of the Committee: It was moved by the Honourable Senator Buchanan that the Honourable Senator Christensen serve as acting chair until the end of this meeting. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Ione Christensen (Acting Chairman) in the Chair.

The Acting Chairman: Honourable senators, this meeting is now called to order. We have with us today Senators Finnerty, Senator Merchant, Senator Spivak and Senator Buchanan.

We have before us our witnesses from the Delphi Group, Michael Gerbis and Melissa Creede. As you know, we are doing a study on the Kyoto implications and how we can best implement it and meet our One Tonne Challenge. We have heard a number of witnesses and we have done some travelling to hear presentations across the country. We are certainly looking forward to your presentation tonight. Please proceed.

Mr. Michael B. Gerbis, President and Head of the Clean Energy Business Unit, Delphi Group: Thank you for inviting us. We think that, given the breadth of experience that our company brings to the table, we can provide you with some valuable insight into this issue.

The biggest challenge in preparing this presentation was coming up with the title. Typically, I talk to private industry and we talk about unleashing the challenge the potential of the climate change technologies or dealing with the risks of climate change and so forth.

I think that climate change is about action. It is not necessarily action such as transforming the whole economy to one based on hydrogen. It is about step-by-step action. It is about taking action, and small actions mean a lot.

I thought it was pertinent to talk about tackling climate change one tonne at a time. I was asked to provide an overview of climate change with from industry's point of view. I wanted to give you a perspective different from that of the large players — the large emitters, the ones who talk about risk. I want to give you a perspective from those who can provide the solutions: the solution to climate change and the solution to energy efficiency and to providing us with clean energy. I will take a positive, rather than a negative focus here.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 21 octobre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 05 pour étudier les questions relevant de son mandat (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto) et en faire rapport.

[Traduction]

Mme Josée Thérien, greffière du comité: Il est proposé par l'honorable sénateur Buchanan que l'honorable sénateur Christensen soit la présidente suppléante jusqu'à la fin de la séance. Les sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Ione Christensen (présidente suppléante) occupe le fauteuil.

La présidente suppléante: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Sont présents le sénateur Finnerty, le sénateur Merchant, le sénateur Spivak et le sénateur Buchanan.

Nous accueillons du groupe Delphi, Michael Gerbis et Mellisa Creede. Comme vous le savez, nous étudions les répercussions du Protocole de Kyoto, la meilleure façon de le mettre en oeuvre et de relever le défi d'une tonne. Nous avons entendu plusieurs témoins et nous avons voyagé à travers le pays pour entendre des témoignages. Nous avons hâte de prendre connaissance de votre exposé. Vous avez la parole.

M. Michael B. Gerbis, président et directeur du Clean Energy Business Unit, Groupe Delphi: Merci de nous avoir invités. Étant donné la vaste expérience de notre entreprise, nous croyons être en mesure de vous donner un bon aperçu du problème.

Lors de la préparation de cet exposé, le choix du titre s'est révélé être la chose la plus difficile. Généralement, mes interlocuteurs travaillent dans le secteur privé et nous nous entretenons du défi, des possibilités offertes par les technologies liées aux changements climatiques, des dangers issus des changements climatiques, comment y faire face, etc.

Je crois que lorsqu'on parle du changement climatique on doit parler des mesures à prendre. Ces mesures ne demanderont pas nécessairement de transformer l'ensemble de l'économie à une économie fondée sur l'hydrogène. Il faut agir par étapes et les petites étapes ont une grande signification.

Je pense qu'il serait à propos de parler de s'attaquer aux changements climatiques une tonne à la fois. On m'a demandé de présenter le point de vue d'ensemble de l'industrie au sujet des changements climatiques. Je veux vous donner un point de vue différent de celui des grandes entreprises — les gros émetteurs, ceux qui parlent de risque. Je vais vous donner le point de vue de ceux qui peuvent offrir les solutions: la solution aux changements climatiques, la solution à l'efficacité énergétique et la fourniture d'une énergie propre. J'adopterai une attitude plus positive que négative.

I will give you a profile of that industry and what they will do to leverage that opportunity and give you an understanding of the positive business impacts that tackling this issue can have. I will then touch on the One Tonne Challenge and tie it all together in how those solutions can also help individual Canadians deal with this issue.

I thought I would start my key messages. First, climate change represents a significant opportunity. It is not just a risk that we all hear about but it is an opportunity — economically, socially and environmentally. I will touch on that shortly.

The second point is that we have the innovation in Canada — the knowledge, the technology and the capacity — to tackle this issue. We do not have to necessarily go abroad, although it would certainly help us. Meeting the Kyoto Protocol is not insurmountable. We have to get unstuck, take action now and approach it in a different manner.

The results of that will be significant co-benefits outside the reduction of greenhouse gases only. Even if we do not go forward with the Kyoto Protocol, we should still pursue reducing greenhouse gases because the effort will result in a number of other benefits.

The most important thing relevant to this committee's study is that public engagement and empowerment are key. That is where the federal government can play a key role in empowering those people and giving them the tools to take action. I will touch on those issues.

The next slide shows Canada's action plan. As I mentioned, it is not just about Kyoto to industry in spite of all the negatives we hear. To the suppliers of technology and the people with whom we deal it is about the significant co-benefits to the environment. If you reduce a ton of greenhouse gases, you will reduce sulphur dioxide, nitrous oxide particulate, mercury, et cetera. You will provide significant environmental benefits.

There are also social and health benefits. A great example is the heat wave that occurred in France. If we had had such a heat wave and the blackout at the same time, we would have faced a significant challenge because our health infrastructure would not have been able to cope, just as France's was not able to cope during its emergency. That would be a significant risk.

I will move away from the negative and speak to the positive part, including economic opportunity. We have tremendous export potential growth and climate change just simply adds to that with the ability to enhance productivity, competitiveness and innovation in Canada.

I will give you some perspectives. For technology suppliers, climate change represents an opportunity in the range of \$275 billion to \$350 billion per year. That is what the global market is and that is a conservative figure. Many would say that it is greater. However, it is growing and estimates range between 5 per cent and 10 per cent. To give you a perspective on this, the

Je vous dresserai un tableau de cette industrie et ce qu'elle compte faire pour stimuler cette perspective et je décrirai les répercussions commerciales positives attachées à la résolution de ce problème. Je parlerai ensuite du défi d'une tonne, je résumerai le tout pour décrire comment ces solutions peuvent aussi aider le citoyen canadien à s'attaquer à ce problème.

Je voudrais débiter par mes messages clés. Premièrement, le changement climatique représente une importante perspective. Ce n'est pas seulement le risque dont nous entendons tous parler, mais c'est aussi une perspective — économique, sociale et environnementale. J'en reparlerai tout à l'heure.

Le deuxième point c'est que le Canada est innovateur — les connaissances, la technologie et la capacité — et peut s'attaquer à ce problème. Nous n'avons pas vraiment besoin d'aller à l'étranger bien que cela puisse s'avérer certainement utile pour nous. Il n'est pas irréalisable de remplir les engagements préconisés par le Protocole de Kyoto. Nous devons nous mobiliser, agir maintenant et adopter une approche différente.

En plus d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, on en retirerait des avantages indirects considérables. Même si nous ne mettons pas en oeuvre le Protocole de Kyoto, nous devrions quand même continuer à réduire les gaz à effet de serre car il en résulterait de nombreux autres avantages.

L'élément le plus important de l'étude de votre comité est le fait que la mobilisation et la responsabilisation du public sont essentielles. Et là, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important en responsabilisant les citoyens et en leur donnant les moyens d'agir. Je reviendrai sur ces questions.

Nous voyons sur cette diapositive le plan d'action du Canada. Comme je l'ai dit, il ne s'agit pas simplement des répercussions du Protocole de Kyoto sur l'industrie malgré tout ce que nous avons entendu de négatif. Pour les fournisseurs de technologies et les personnes avec qui nous traitons, il s'agit des importants avantages connexes pour l'environnement. En éliminant une tonne de gaz d'émissions à effet de serre, on réduit le dioxyde de soufre, les particules d'oxyde d'azote, de mercure, et cetera. On assurera des bienfaits environnementaux importants.

Des avantages sur le plan social et sanitaire sont également présents. La vague de chaleur qui s'est abattue sur la France en est un bon exemple. Si cela nous était arrivé en même temps qu'une panne d'électricité, la situation aurait été grave car, comme en France, notre infrastructure sanitaire n'aurait pu y faire face. C'est un risque important.

Je laisse là les aspects négatifs pour passer aux aspects positifs, y compris les perspectives économiques. Nous avons un potentiel d'exportation considérable et le changement climatique ne fait que le renforcer avec la capacité d'accroître la productivité, la compétitivité et l'innovation au Canada.

Je vous donne quelques chiffres. Pour les fournisseurs de technologies, le changement climatique représente une perspective de 275 à 350 milliards de dollars par an au niveau du marché mondial et ces chiffres sont prudents. D'aucuns diraient qu'ils sont plus élevés. Cependant, ils augmentent et les taux de croissance annuels prévus se situent entre 5 et 10 p. 100. À titre

U.S. energy market is only \$350 billion. The clean energy side is about \$6.5 billion to \$8 billion — some say \$10 billion in the year 2000. However, that will grow to \$80 billion or \$90 billion. There is significant opportunity.

There is also an opportunity for our supply capacity. We often forget that the environment sector in Canada is a huge part of our economy. This is an enabling sector that not only addresses end-of-the-pipe problems and costs companies money, but also allows them to be more productive and competitive.

Currently, there are 6,400 companies in Canada in the environment industry umbrella that employs more than 225,000 people. When we break that down into climate change, the range is between 600 and 1,000 companies. Generally, these companies are very high-tech oriented and have a strong R&D capacity. We estimate that that is adding about \$3 billion to the economy and about 23,000 jobs. It is not a small sector.

The companies are also quite diverse. We are not only talking about energy efficiency technologies and clean energy technologies. Climate change solutions cut across all sectors. They include intelligent building systems and advance materials such as lightweight engines and materials in cars. They include IT companies that modify traffic systems to ensure that idle time is reduced, which in turn significantly increases the efficiency engines and reduces greenhouse gases. They also include biotechnology firms and others.

We are seeing a huge convergence of these technologies to come up with innovative solutions. One example comes from a company in Quebec that has developed a laser that measures the moisture of logs. So what? When you know the moisture content of logs, you can optimize the beehive production significantly, thereby reducing energy use and significantly reducing greenhouse gases.

Different approaches are tackling the issue and some of these technologies are unique. They offer an opportunity that we can leverage and cause a new industry sector to grow. They also have strong R&D that includes merging technologies.

Where are we strong in Canada in respect of the climate change front and technology? It matches where we are strong on the supplier/resource side. We are good at IT and high-tech solutions; oil and gas production — up and downstream; increasing efficiencies of refineries; transportation; resource industries such as mining minerals and forestry; clean energy solutions such as small hydro; and even traditional clean energy solutions such as fossil fuels and enhanced boilers.

de comparaison, le marché énergétique américain ne s'élève qu'à 350 milliards de dollars. Le secteur des énergies propres est d'environ 6,5 à 8 milliards de dollars — certains avancent le chiffre de 10 milliards de dollars pour l'année 2000. Toutefois, il augmentera jusqu'à 80 ou 90 milliards de dollars. C'est une perspective considérable.

Des possibilités existent aussi pour notre capacité d'approvisionnement. On oublie souvent que le secteur de l'environnement compte pour une très grosse partie de l'économie du Canada. C'est un secteur clé qui non seulement traite des problèmes d'élimination des déchets et coûte de l'argent aux compagnies, mais aussi leur permet d'être plus productives et concurrentielles.

Au Canada, l'industrie de l'environnement compte actuellement 6 400 entreprises qui emploient plus de 225 000 personnes. Dans le domaine des changements climatiques, il y a entre 600 et 1 000 sociétés, généralement dans la haute technologie avec une part importante de R et D, qui selon nos estimations ajoutent près de 3 milliards de dollars à l'économie et environ 23 000 emplois. Ce n'est certainement pas un petit secteur.

La diversité existe aussi entre les entreprises. Il ne s'agit pas seulement des technologies d'efficacité énergétique et d'énergie propre. Les solutions au changement climatique sont présentes dans tous les secteurs. On les trouve dans les systèmes d'immeuble intelligents et les matériaux de pointe tels que les matières et les moteurs légers utilisés dans les voitures. On les retrouve dans les entreprises de technologie de l'information qui modifient les systèmes de circulation pour réduire les temps morts, ce qui fait augmenter sensiblement l'efficacité des moteurs et diminuer les gaz à effet de serre. On les retrouve aussi dans les firmes biotechnologiques et dans d'autres entreprises.

Nous assistons à une énorme convergence de ces technologies dont le but est de trouver des solutions novatrices. Une entreprise québécoise qui a mis au point un laser servant à mesurer l'humidité des grumes en est un exemple. À quoi cela sert-il? Quand on connaît le taux d'humidité des grumes, il est possible d'optimiser sensiblement la production des ruches, donc de réduire la consommation d'énergie et encore plus les gaz à effet de serre.

On a adopté des approches différentes pour s'attaquer à ce problème et certaines de ces technologies sont uniques. Elles offrent des perspectives sur lesquelles nous pouvons miser et permettent l'essor de nouveaux secteurs de l'industrie. Elles disposent aussi d'une forte assise en R et D qui comprend une convergence des technologies.

Quels sont les atouts du Canada en matière de technologie et de solutions au changement climatique? Ils correspondent à ceux du secteur fournisseurs/ressources. Nous sommes forts en TI et dans les solutions de haute technologie; dans la production de pétrole et de gaz — en amont et en aval; dans l'amélioration de l'efficacité des raffineries; dans le transport; dans les industries primaires telles que l'exploitation minière et l'exploitation forestière; dans les solutions en matière d'énergie propre telle une petite centrale

On the residential side, we are also rapidly advancing in niche solutions for the transportation area. We all hear about the fuel cells but we also have ample supplies of natural gas and bio-diesel. In residential homes, we have everything from R2000 construction in design to windows, to unique solar walls, which GM introduced in their Oshawa plant. That saved them a tremendous amount of money. There is also HVAC — heating, ventilation and air conditioning systems — the guts of the building.

On the next slide, I have shown some examples of these innovative technologies. A number of these are emerging in that they are jumping the technology forward. ATS Automation is a solar manufacturer that has developed a new compound to make solar panels from a thin film of plastic membrane. They make them out of silicone balls. That means you could cut a Canadian maple leaf out of the material and it could become your solar cell. You could stick it on your backpack and charge your battery as you go. It is unique. There is Zyplex, a company under Dofasco, is creating a new, advanced material — lightweight steel — that will revolutionize the auto industry in terms of reducing weight and increasing efficiency. Those companies are meeting this challenge and there are a number of others doing so also.

Can we meet our Kyoto commitments? The answer is, simply, yes. In fact, we could go farther without decimating the economy as people have suggested. However, certain things must happen. Industry needs strong leadership and direction from the federal government. Corporations base decisions on risk and if you do not understand the rules and the framework under which you operate, your risk is enhanced and you do not take action. The framework is set with Kyoto. It cuts their emissions by a certain amount and within a certain time frame. Industry will react because they always have reacted with respect to the environment. The solutions exist.

We need to take action now. However, it needs to be innovative and to be able to spur private investment and innovation. It cannot be about programs all the time. Of the \$2 billion, \$1.3 billion has been allocated, with much of it going to programs. Some of those are good but we need innovative mechanisms to get the money to the people who are taking the action.

Public education, engagement and empowerment are key. Industry has been doing a great deal and they continue. There are many initiatives, such as the voluntary challenge registry. Many companies are doing good things. Now it is time for the public to engage and do its part.

électrique et même dans les solutions traditionnelles en matière d'énergie propre tels les combustibles fossiles et les chaudières améliorées.

Au plan résidentiel, nous faisons aussi de rapides progrès en ce qui concerne les solutions de substitution dans le domaine des transports. Nous entendons tous parler des piles à combustible mais nous avons aussi de grandes réserves de gaz naturel et de biodiésel. Dans les résidences, nous avons de tout, depuis la construction R2000 aux fenêtres en passant par les murs solaires uniques introduits par GM dans leur usine d'Oshawa. Cela leur a permis d'économiser d'énormes sommes d'argent. Il y a aussi les systèmes CVC — chauffage, ventilation et climatisation — autrement dit les «entrailles» des bâtiments.

Dans la diapositive qui suit, je donne quelques exemples de ces technologies innovatrices. Certaines sont émergentes car elles font avancer la technologie actuelle. ATS Automation est un fabricant de produits solaires qui a mis au point un nouveau composé pour fabriquer des panneaux solaires à partir d'un mince film de plastique. Les panneaux sont fabriqués avec des billes de silicone. Cela veut dire que vous pouvez découper, de ce matériau, une feuille d'érable qui peut vous servir de pile solaire. Vous pouvez la coller à votre sac à dos et charger votre pile pendant que vous marchez. Ce produit est unique. Zyplex, une division de Dofasco, est en train de mettre au point un nouveau matériau de pointe — en acier léger — qui révolutionnera l'industrie automobile en diminuant le poids et en augmentant l'efficacité. Ces compagnies sont en train de relever le défi et elles ne sont pas les seules.

Pouvons-nous remplir nos engagements de Kyoto? La réponse est simplement oui. En fait, nous pourrions faire plus sans pour autant détruire notre économie comme l'ont suggéré certains. Toutefois, certaines mesures doivent être prises. L'industrie a besoin que le gouvernement fédéral lui indique la voie à suivre. Les entreprises prennent leurs décisions en tenant compte des risques et si elles ne comprennent ni les règles ni le cadre dans lesquels elles doivent évoluer, le risque augmente et les empêche d'agir. Le Protocole de Kyoto définit le cadre et prévoit la réduction d'une certaine quantité de leurs émissions de gaz dans un certain délai. Les entreprises réagiront car elles ont toujours réagi à ce qui touche l'environnement. Les solutions existent.

Nous devons agir dès aujourd'hui. Cependant, il faut adopter une approche novatrice et être capable de stimuler l'investissement du secteur privé et l'innovation. Il ne faut pas qu'il soit toujours question de programmes. Sur la somme de 2 milliards de dollars, 1,3 milliard de dollars ont été affectés, la majeure partie consacrée à des programmes. Certains de ces programmes sont de qualité mais nous avons besoin de mécanismes novateurs pour acheminer l'argent à ceux qui agissent.

L'éducation, la mobilisation et la responsabilisation du public sont essentielles. L'industrie a fait beaucoup et continue. De nombreuses initiatives comme le programme Défi-Climat ont vu le jour. Nombreuses sont les compagnies qui font du bon travail. Mais le temps est venu pour le public de se mobiliser et de faire quelque chose.

With respect to the One Tonne Challenge, I want to emphasize four key messages. To make this work for the public we must keep it simple. Look at the title, "One Tonne Challenge." People do not yet understand what climate change is. It will be difficult to explain what "One Tonne" means. If you told them that it means reducing their mileage in an average vehicle by about 10,000 miles — that is, not driving their car for a year — they can relate. If they know it will save \$500 on a small business energy bill every month during the winter, they can relate. The message has to speak to the average Canadian; it must address things such as health, dollars, children, et cetera.

We have to make it easy. It is easy to say that we will shift to the hydrogen economy or we will make you buy more efficient vehicles, but if those vehicles are not there then it is hard for them to take action. Therefore, we need to be able to give them the tools and the options. If we have convenient mass transit, then people will likely take that. If it is not available, they will get in their cars.

Finally, we found that it is always good to mandate and empower, that is mandate or set the guidelines, give them the tools but then give them incentives. The key areas of focus are vehicle fuel consumption, energy efficiency of home, financial incentives, and give them the true cost of energy and water — which is not necessarily the federal government's jurisdiction but it needs to be there. California was a great example. When prices went up and they immediately reduced or enhanced their energy efficiency by 7 per cent without any mandate whatsoever. Price talks. There are many other issues with respect to that, and I understand that, and that is where the mechanisms come in to cover those parts of the population that may be more impacted.

Finally, the government's role is always to provide leadership and lead by example. As a communicator, the government has always been great in terms of helping to educate the public, letting them understand the benefits, and pointing to the opportunities or the mechanisms to do that. In so doing there will be a facilitator change and, we hope, a stimulator of innovation.

Senator Spivak: I wonder if you could elaborate a bit more on businesses. One of the ways of selling this to the government and the business leaders is to talk their language. There are 6,400 firms. What percentage of the economy of Canada is that? In terms of the two — the climate change and the clean energy — what is that?

Mr. Gerbis: The numbers for the environment sector vary. Usually, you hear that about 2.1 per cent to 2.4 per cent of GDP comes from the environment sector. The challenge is just simply

En ce qui concerne le défi d'une tonne, je tiens à souligner quatre messages clés. Pour que cela donne de bons résultats auprès du public, nous devons opter pour la simplicité. Prenons le titre «Le défi d'une tonne». Le public ne comprend pas encore ce qu'est un changement climatique. Il sera donc difficile de lui expliquer ce que signifie «une tonne». Si vous lui dites que cela revient à réduire le kilométrage d'un véhicule moyen d'environ 16 000 kilomètres — soit ne pas conduire leur voiture pendant un an — ils comprendront. S'ils savent que le défi d'une tonne réduira, mensuellement en hiver, de 500 \$ le montant de la facture de consommation d'énergie d'une petite entreprise, ils comprendront. Le message doit s'adresser au Canadien moyen, il doit mentionner des choses telles que la santé, l'argent, les enfants, et cetera.

Nous devons faciliter les choses. Il est facile de dire que nous passerons à une économie fondée sur l'hydrogène ou que nous mettrons sur le marché des véhicules plus efficaces, mais si ces véhicules ne s'y trouvent pas, il leur sera difficile d'agir. Donc, nous devons pouvoir leur donner les moyens et les options. Si nous offrons des services de transport en commun convenables, il est probable qu'ils les utiliseront. Si ces services ne sont pas disponibles, ils utiliseront la voiture.

Enfin, nous sommes d'avis qu'il est toujours bon de mandater et de responsabiliser, c'est-à-dire mandater ou donner des directives, leur donner les outils et ensuite des incitatifs. Les points essentiels sont la consommation de carburant des véhicules, les économies d'énergie au domicile, les incitations financières et leur dire le coût réel de l'énergie et de l'eau — qui ne relèvent pas nécessairement de la compétence du gouvernement fédéral, mais il faut que ce soit ainsi. La Californie est un excellent exemple. À l'augmentation des prix, ils ont immédiatement réduit ou augmenté leur efficacité énergétique de 7 p. 100, sans aucun mandat. Les prix déterminent le marché. Je sais que d'autres questions se relient à ce sujet et c'est là qu'interviennent les mécanismes pour tenir compte des Canadiens qui peuvent être plus touchés que d'autres.

Enfin, le rôle du gouvernement consiste toujours à indiquer la voie à suivre et à montrer l'exemple. Au niveau des communications, le gouvernement a toujours réussi à aider dans l'effort d'éducation des citoyens, en leur faisant comprendre les avantages et en leur indiquant les possibilités ou les moyens pour obtenir ces avantages. Un tel schéma signifierait un changement de facilitateur et, nous l'espérons, un stimulant à l'innovation.

Le sénateur Spivak: Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails sur les entreprises? L'une des façons de susciter l'intérêt du gouvernement et des chefs d'entreprise est d'utiliser un langage qu'ils comprennent. Il y a 6 400 sociétés. Quel pourcentage de l'économie canadienne représentent-elles? Par rapport au changement climatique et à l'énergie propre, qu'est-ce que cela représente?

M. Gerbis: Ces données relatives au secteur de l'environnement varient. On dit habituellement que d'environ 2,1 à 2,4 p. 100 du PIB proviennent du secteur de l'environnement. Le problème est

defining that. For example, is Bombardier a climate change solution or not? Well, its high-speed rail is, its ski-doo's probably are not.

Senator Spivak: Compared with the forestry sector — which is not a big sector of the economy — it is a big sector of exports, right?

Mr. Gerbis: That is right. That is the same with the environment sector, which exports about 85 per cent of its goods and services.

Senator Spivak: What percentage is the forestry industry? Do you happen to know?

Ms. Melissa L. Creede, Vice-President and Head of Climate Change, Delphi Group: I do not know the exact figure off hand, but I do know the environment sector is comparable to the forestry sector and some of our other industries that we think of as very important in Canada.

Senator Spivak: That is right. I know this because when you talk to people they would never compare that, so that is a good selling point.

Can you elaborate on some of these companies? You went over them briefly. You have listed a few companies on your slide. Can you tell us what they do? Could you get into a little more detail for us?

Mr. Gerbis: Some of them are a mix. Stantec Global Technologies is one of the largest consulting firms across Canada. They picked up a technology called EPSOP from a small firm called Goodfellow Consulting. This technology optimizes the efficiency within electric arc furnaces for the steel industry. It has had a significant reduction — I believe the range is 10 per cent to 15 per cent — of sulphur dioxide, nitrous oxide and GHGs, energy use and so forth.

Lightyear Technologies is a nanotechnology company that is developing a wide range of applications. Nanotechnology comprises very small — at the molecular level — materials that can enhance storage of hydrogen and enhance efficiencies of chemical reactions. My understanding is Dupont or Dow now have a micro-reactor down in the United States where there are individual atoms or streams coming together to react to formulate pure chemical product. Most chemical plants deal with the waste. It is not to deal with the product you are trying to generate.

Powerbase is a company just out here in Arnprior, which has developed an information technology controller that optimizes small hydro systems remotely. They currently have a big project in China where they will remotely hook up 150 small hydro sites, optimize them, and enhance their efficiency by 20 per cent. They can do that automatically from a remote station. They are also trying to do that to other clean energy.

tout simplement de les établir précisément. Par exemple, est-ce que Bombardier présente des solutions au changement climatique? Sa liaison ferroviaire à grande vitesse l'est, mais probablement pas ses motoneiges.

Le sénateur Spivak: Comparativement au secteur forestier — qui n'est pas un secteur important de l'économie — c'est un secteur important de l'exportation, n'est-ce pas?

M. Gerbis: C'est exact. Cela vaut également pour le secteur de l'environnement qui exporte près de 85 p. 100 de ses produits et services.

Le sénateur Spivak: Quel pourcentage représente l'industrie forestière? Le savez-vous?

Mme Melissa L. Creede, vice-présidente et directrice des Changements climatiques, Groupe Delphi: Je n'ai pas le chiffre exact en mémoire, mais je sais que le secteur de l'environnement est comparable au secteur forestier et à certains secteurs, à notre avis, très importants au Canada.

Le sénateur Spivak: C'est vrai. Je le sais parce que lorsque vous en parlez, les gens ne font jamais cette comparaison, c'est donc un bon argument.

Pouvez-vous nous parler plus en détail de ces compagnies? Vous en avez parlé brièvement. L'une de vos diapositives énumérait quelques compagnies. Pouvez-vous nous dire ce qu'elles font? Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails?

M. Gerbis: Certaines sont mixtes. Stantec Global Technologies est l'une des plus grandes sociétés d'experts-conseils du Canada. Ils ont repris une technologie appelée EPSOP de Goodfellow Consulting, une petite entreprise. Cette technologie optimise l'efficacité à l'intérieur des fours électriques à arc pour l'industrie sidérurgique. Elle a permis de réduire de façon importante — je crois entre 10 et 15 p. 100 — le dioxyde de soufre, l'oxyde de diazote, les gaz à effet de serre, la consommation d'énergie, etc.

Lightyear Technologies est une compagnie de nanotechnologie qui met au point un large éventail d'applications. La nanotechnologie comprend des très petits — au niveau moléculaire — matériaux qui peuvent augmenter le stockage de l'hydrogène et améliorer l'efficacité des réactions chimiques. Je crois que Dupont ou Dow ont un microréacteur aux États-Unis dans lequel des atomes individuels se rejoignent pour réagir et créer un produit chimique pur. La majorité des usines chimiques traitent les déchets, elles ne traitent pas le produit que vous essayez de fabriquer.

Powerbase est une entreprise locale d'Arnprior, qui a mis au point un contrôleur de technologie de l'information qui optimise à distance les petites centrales électriques. La compagnie a actuellement un grand projet en Chine où elle relie à distance 150 petites centrales électriques, les optimise et augmente leur efficacité de 20 p. 100. Ils peuvent faire ça automatiquement à partir d'une station distante. Ils essaient d'utiliser la même méthode pour d'autres énergies propres.

IOGEN Corporation is based here in Ottawa. This company converts cellulose material from corn stock, wood waste, and so forth, into ethanol — which is a “greenhouse-gas neutral” — that you can then burn in transportation vehicles and so forth.

Ms. Creede: Many people know about ethanol being created from corn in the U.S., for instance. IOGEN uses waste agriculture such as cornhusks and so forth. There has been a lot of controversy over growing corn to create fuel. This is something different; it uses the waste.

Senator Spivak: We heard about that in Washington. That means through the life cycle you are reducing the energy, whereas perhaps when you are growing corn you might not be reducing the energy.

Ms. Creede: That is right. You are also diverting cropland to create fuel, which has a lot of controversy around it, and it is not the best use of our land.

Senator Spivak: Right.

Mr. Gerbis: DELCAN is a large transport and wastewater firm. They are a multi-disciplinary company. One of the unique things they have come up with is a traffic management system — again integrated. It is based on IT technology that helps to manage an entire city or community with respect to its lights and so on, to get traffic moving and reduce idle time.

Senator Spivak: There are companies such as ZENON and Stuart Energy. How are they being subsidized? The government gives huge loans to Bombardier and they subsidize the oil and gas industry tremendously. What are they doing here?

Mr. Gerbis: They are taking some action. There are some good programs such as TEAM — Technologies Early Action Measures — that has been re-funded by the climate change dollars. It helps demonstrate climate change technologies, domestically and internationally. They have a program called the Wind Power Production Incentive, WPPI, that supports the installation of wind power technologies that cost about 1.7 cents per kilowatt hour.

We have the Federal House in Order, FHIO, program, which is trying to purchase 20 per cent of its energy through green power, or clean energy sources. Therefore, there are a number of programs and initiatives that are helping the industry.

I am not an evaluator of the program, so I cannot tell you specific programs, but industry keeps saying they need more than just the program. They need us to provide the mechanisms that will allow them to develop the projects and not just take the money and do one site and that is it. The industry does not want to become a welfare recipient.

L'entreprise IOGEN est située ici à Ottawa. Cette entreprise transforme la cellulose à partir du maïs, des déchets de bois, etc. en éthanol — qui est un gaz à effet de serre neutre — qui peut ensuite servir de carburant aux véhicules de transport, et cetera.

Mme Creede: Beaucoup de gens savent que de l'éthanol est produit à partir du maïs aux États-Unis. Par exemple, IOGEN utilise les déchets agricoles comme les enveloppes de maïs, et cetera. La culture du maïs pour produire du carburant a été très controversée. Le cas dont je parle est différent car on utilise des déchets.

Le sénateur Spivak: Nous en avons entendu parler à Washington. Cela signifie que durant le cycle de vie, vous réduisez la consommation d'énergie, ce qui n'est peut-être pas le cas quand vous cultivez du maïs.

Mme Creede: C'est exact. On utilise également des terres arables pour produire du combustible, ce qui suscite beaucoup de controverse car ce n'est pas le meilleur usage qu'on peut faire des terres agricoles.

Le sénateur Spivak: Effectivement.

M. Gerbis: DELCAN est une grande société de transport et de traitement des eaux usées. C'est une entreprise multidisciplinaire. L'une des seules choses qu'elle ait réussi à proposer, c'est un système de gestion du trafic — lui aussi intégré. Celui-ci repose sur la technologie des créneaux temporels qui permet de gérer les feux de circulation, entre autres, de toute une communauté ou d'une ville entière, pour fluidifier le trafic et limiter les temps morts.

Le sénateur Spivak: Comment des sociétés comme ZENON et Stuart Energy sont-elles financées? Le gouvernement consent d'énormes prêts à Bombardier et il subventionne fortement l'industrie du gaz et du pétrole. Que fait-il pour les autres?

M. Gerbis: Il prend certaines mesures. Plusieurs bons programmes, comme Mesures d'action précoce en matière de technologie, ou TEAM, ont été refinancés grâce à des fonds destinés à la lutte contre le changement climatique. Celui-ci contribue à promouvoir les innovations technologiques en la matière, tant au pays qu'à l'étranger. Il existe également un programme appelé Encouragement à la production d'énergie éolienne, ou EPÉE, qui favorise le déploiement des technologies éoliennes, lesquelles coûtent environ 1,7 c. le kilowattheure.

Nous avons aussi l'initiative fédérale «Prêcher par l'exemple», en vertu de laquelle le Canada envisage de tirer 20 p. 100 de sa consommation énergétique de sources d'énergie vertes ou écologiques. Il existe donc un certain nombre de programmes et d'initiatives destinés à appuyer l'industrie.

Je ne suis pas un évaluateur du programme, je ne peux donc pas vous en parler en détails, mais l'industrie continue de dire qu'elle a besoin de quelque chose de plus qu'un simple programme. Elle voudrait que nous fournissions les mécanismes lui permettant de développer des projets, au lieu de nous contenter de lui donner de l'argent pour s'occuper d'un site et voilà tout. L'industrie ne veut pas devenir une assistée sociale.

Mr. Gerbis: Yes. Climate change technology companies are looking for an even playing field and in some cases, to be frank, an advantage. That is because we gave these other sectors an advantage in the past.

Senator Spivak: Do you have material that compares what government is doing for the old industries and what they are doing for these industries? That would be very helpful to us. I know it is not just about the One-Tonne Challenge; however, it would give us an idea of whether the playing field is balanced or unbalanced. It is also very good talking material. It is better than saying you have to do it because it is morally right.

Mr. Gerbis: Sure.

Senator Spivak: Could we get that in writing? Thank you.

Ms. Creede: I would like to add that there is a difference also between emerging technologies that are in development stage and need assistance getting off the ground and what the majority of our solutions are: the incremental changes to existing products that become better and better. We become leaders in those areas because our sectors are already leading.

For instance, in the forest sector we have excellent efficiencies within our pulp and paper mills, because we have developed those over the years. They are exporting that to other countries, not because they came up with this brand new technology out of nowhere, but as a result of many years of improving what they had. That happens in all our traditional sectors — the auto industry, the forest sector et cetera.

The oil and gas sector is an excellent example. They have developed many technologies to improve efficiency, to reduce methane loss, greenhouse gas recovery and that kind of thing. It is all just evolution through time for their own benefit within their own company.

We have many solutions there. While they may not stand out like the Ballards of the world, which took the world by storm with hydrogen, they have evolved over time.

Senator Merchant: I am interested in the One Tonne Challenge, because this is what we are dealing with. This is the challenge the government has issued to Canadians and there is a certain amount of money committed for this purpose.

I think taxpayers will want to have some means of measuring, perhaps, whether this program is working. Do you know how engaged Canadians are in this process? Do you find that people are really aware of the One Tonne Challenge that they are talking about it? What is your perception so far?

M. Gerbis: Oui. Les sociétés oeuvrant dans le domaine des technologies liées au changement climatique veulent que les règles du jeu soient les mêmes pour tous et, dans certains cas, pour être franc, elles souhaiteraient obtenir des avantages. C'est la raison pour laquelle nous avons favorisé ces autres secteurs par le passé.

Le sénateur Spivak: Avez-vous des documents établissant une comparaison entre ce que fait le gouvernement pour ces vieilles industries et ce qu'il accomplit pour ces sociétés? Ce serait très utile pour nous. Je sais que cela n'a pas seulement à voir avec le défi d'une tonne. Toutefois, cela nous donnerait une idée du caractère équitable ou inéquitable des règles du jeu. Ce serait aussi un bon sujet de conversation. C'est mieux que de dire qu'il faut faire quelque chose parce que la morale le dicte.

M. Gerbis: Bien sûr.

Le sénateur Spivak: Pourriez-vous nous fournir cela par écrit? Merci.

Mme Creede: J'aimerais ajouter qu'il y a également une différence entre les nouvelles technologies qui sont en phase de développement et qui ont besoin d'un coup de pouce pour percer et la plupart des solutions que nous proposons: apporter des changements progressifs aux produits existants pour les rendre meilleurs. Nous devenons des chefs de file dans ces domaines parce que nos secteurs sont déjà à la fine pointe.

Par exemple, dans le secteur forestier, nos usines de pâtes et papiers enregistrent d'excellents gains d'efficacité, et ce, parce qu'elles y travaillent depuis des années. Elles exportent leur savoir-faire, pas parce qu'elles ont découvert une technologie nouvelle, mais parce qu'elles ont réussi à améliorer les techniques utilisées au fil des ans. C'est ce qui se passe dans tous nos secteurs traditionnels comme celui de l'automobile ou de la foresterie notamment.

Les secteurs du pétrole et du gaz sont aussi un très bon exemple. Ils ont mis au point de nombreuses technologies pour accroître leur efficacité, réduire les pertes de méthane et récupérer les gaz à effet de serre, entre autres. C'est tout simplement le résultat d'une évolution dont ils ont su profiter.

Il existe de nombreuses solutions. Elles ne se démarquent peut-être pas autant que celles proposées par les Ballard de ce monde, qui ont pris d'assaut la planète avec l'hydrogène, mais elles ont évolué avec le temps.

Le sénateur Merchant: J'aimerais en savoir un peu plus sur l'initiative visant à réduire nos émissions de gaz à effet de serre d'une tonne car c'est cela qui nous intéresse. C'est le défi qu'a lancé le gouvernement aux Canadiens et auquel il consacre pas mal d'argent.

Je crois que les contribuables voudront qu'on leur présente des moyens permettant de mesurer, éventuellement, l'efficacité d'un tel programme. Savez-vous jusqu'à quel point les Canadiens se sont engagés dans ce processus? Trouvez-vous que la population soit véritablement sensibilisée à ce défi? Quel est votre sentiment jusqu'à présent?

Mr. Gerbis: I would say that the knowledge level about the One Tonne Challenge is probably quite minimal. To be frank, government departments are only starting to roll out their communication programs. With respect to climate change, I would say you have seen an incredible takeoff in understanding — or at least awareness — of climate change. That happened a lot around Kyoto ratification. In fact, that debate between nay-sayers and yea-sayers was fantastic for the public. Articles in our newspapers probably tripled, if not quadrupled, and that is good.

Going forward, there is a challenge in engaging the public. Individual citizens have to deal with enough on their plate already. That is why we have to keep it simple and engage them and empower them. There are lots of ideas that are working well in other countries or other jurisdictions.

Ms. Creede: There is also a bit of a misconception among citizens that it is an industry issue and that industry is the only polluter. However, industry really only represents about one-third of the emissions. Most Canadians — partly because they do not really understand and partly probably due to a little reluctance to take on any of the blame — do not relate it to their individual actions. We need to work on that. As Mr. Gerbis said, they have other issues that are more pressing and it is something very conceptual and very intangible. We must try to make it something that is relevant to them, through things like relating it to child health and so on.

Mr. Gerbis: We have initiatives with Scouts Canada. We came up with a concept that both the federal government and a number of corporate members are sponsoring. We look at climate change through games, activities, events and so forth. For example, look at the blue box: the concept has been around for years, but it took a long time to engage the public. Those types of ideas that talk simply and engage the younger population or all aspects of the population seem to work to get them thinking.

Senator Merchant: When we were in Washington, I heard that the blue box concept is working very well. I know that it is not working in my own neighbourhood. They are very few blue boxes. However, where I live, we also pay a small fee for the collection of the newspapers. I have found that, in some cities, that is factored into the municipal taxes. That is an automatic deduction from their taxes.

Maybe that is one way that you can implement some these programs. I agree that people have a lot of things that are more pressing to them. Often their awareness of climate change is quickly forgotten, because other issues come to the forefront. It will be difficult to engage people on a continual basis.

M. Gerbis: J'estime que le niveau de connaissances au sujet du défi d'une tonne est probablement assez minime. Pour parler franchement, les ministères commencent à peine à mettre en oeuvre leurs programmes de communication. Pour ce qui est des changements climatiques, je dirais qu'il y a eu un formidable élan de compréhension — ou tout au moins une prise de conscience. La ratification du Protocole de Kyoto y a fortement contribué. En réalité, le débat entre ceux qui sont pour et ceux qui sont contre a été fantastique pour le public. Il y a eu probablement trois ou quatre fois plus d'articles à ce sujet dans nos journaux, ce qui est une bonne chose.

Pour ce qui est de l'avenir, s'assurer de la participation du public sera tout un défi. Les citoyens ont déjà beaucoup de pain sur la planche; nous devons donc éviter de compliquer les choses. Cependant, il nous faudra éveiller leur intérêt pour cette question et leur donner les moyens d'agir. Beaucoup d'idées font leur chemin dans d'autres pays ou régions et elles donnent de bons résultats.

Mme Creede: Il convient aussi de noter que les citoyens croient, à tort, que c'est un problème de l'industrie, alors que celle-ci n'est pas le seul pollueur. En effet, elle n'est responsable que d'environ un tiers des émissions. La plupart des Canadiens — en partie parce qu'ils ne comprennent pas bien la situation et un peu parce qu'ils ne sont pas prêts à prendre le blâme — ne considèrent pas que leur propre comportement contribuera à changer les choses. Nous devons travailler là-dessus. Comme l'a fait remarquer M. Gerbis, il y a d'autres problèmes plus pressants, et c'est quelque chose de très abstrait et de très intangible. Nous devons nous efforcer de leur faire comprendre la pertinence de leur participation, par exemple, en établissant un lien avec la santé des enfants.

M. Gerbis: Nous avons lancé des initiatives avec Scouts Canada. Nous avons mis au point un concept parrainé à la fois par le gouvernement fédéral et un certain nombre d'organismes membres. Nous abordons les changements climatiques au travers de jeux, d'activités, d'événements, etc. Prenons l'exemple des bacs de recyclage: c'est un concept qui existe depuis des années, mais cela a pris un certain temps avant que le public ne s'investisse. Ce genre d'idée simple, qui sensibilise les jeunes ou la population en général, semble porter fruit.

Le sénateur Merchant: Lorsque nous étions à Washington, j'ai entendu dire que les bacs de recyclage remportaient beaucoup de succès, ce qui n'est pas du tout le cas dans mon quartier. Il y a très peu de bacs bleus. Toutefois, là où je vis, nous payons aussi une petite contribution pour la collecte des journaux. J'ai découvert que dans certaines villes, ce montant était pris en compte dans les taxes municipales et considéré comme une déduction automatique.

C'est peut-être une façon de mettre en oeuvre quelques-uns de ces programmes. Je reconnais que les gens ont beaucoup d'autres préoccupations plus importantes. Bien souvent, ils cessent de se soucier des questions de changement climatique dès que d'autres problèmes surgissent. Ce sera difficile d'obtenir la participation continue du public.

Senator Finnerty: Following what you are saying, we need to educate the schools more, so the children can bring it home and talk about it. I know that we are getting inserts in our electric and gas bills that talk about savings. It is the first I have seen in the last few months and I thought that was a great initiative. My son was looking at all our lighting in our living room and kitchen, and said, "Why do we not go for ordinary bulbs rather than the fluorescent ones?" I never even thought of doing that. I think it will save a lot of money.

Are there any particular government policies or regulations that are getting in the way of the companies realizing their potential?

Mr. Gerbis: I think there are a number. The answer would depend on whom you ask. For example, some sectors will talk about the void in funding around demonstration or the role that government plays as a first user and how important that is in the defence, space or aeronautics industries. However, we do not see that translated into the same facilitating mechanism in other sectors such as clean energy or climate change. Some programs seem to be swaying a little bit that way.

People will always talk about the unlevelled playing field between the traditional energy. When the nuclear industry receives subsidies in the range of \$175 or \$183 million a year and the environment industry does not even receive support at the association level to the point that the association is actually collapsed, that is not a good message. Another example would be in respect of getting credit to do R&D for these technologies and not getting the same write-offs as others. Again, that is slowly changing.

There is nothing wrong with taking a leadership stand and saying, "You know, there is nothing wrong with giving these companies or this group of companies or sector an advantage rather than a level playing field." We did that before with oil and gas, and natural gas and nuclear power. We are talking about a new economy, a less carbon-intensive economy with less air pollution. If we are trying to drive our industry there, there is no problem with direction or leadership to try to point us that way. It is simply a transfer of dollars.

I still remember when personal computers came out. Everyone was talking about how this industry was going to wipe out jobs in business, et cetera. We changed, and it is simply transferred the economy. The money went elsewhere and we grew an industry that is extremely strong now.

Le sénateur Finnerty: Pour compléter ce que vous venez de dire, j'ajouterai qu'il faut se concentrer davantage sur l'éducation dans les écoles pour que nos enfants s'intéressent à la question et qu'ils en parlent autour d'eux. Je sais que nous recevons, avec nos factures de gaz et d'électricité, des prospectus sur les économies d'énergie. C'est la première initiative du genre que j'ai vue ces derniers mois et je la trouve formidable. Mon fils s'est soudainement intéressé à l'éclairage dans notre salon et notre cuisine et a déclaré: «Pourquoi n'achetons-nous pas des ampoules ordinaires plutôt que des ampoules fluorescentes?». Je n'y avais jamais pensé. Je crois que cela nous permettra d'économiser beaucoup d'argent.

Existe-t-il des politiques ou des dispositions réglementaires gouvernementales particulières qui empêchent les sociétés de réaliser pleinement leur potentiel?

M. Gerbis: Je crois qu'il y en a quelques-unes. Tout dépend à qui vous posez la question. Par exemple, certains secteurs parleront du manque de financement de plusieurs initiatives ou du rôle que le gouvernement joue en tant qu'utilisateur premier et de l'importance que cela revêt dans les industries de la défense, de l'espace ou de l'aéronautique. Toutefois, nous ne voyons pas de mécanisme de facilitation semblable dans d'autres secteurs, comme ceux liés aux énergies propres ou aux changements climatiques. Certains programmes semblent s'orienter légèrement dans cette direction.

Il y a des gens qui parleront toujours de l'inégalité des conditions dans le secteur des énergies traditionnelles. Quand l'industrie nucléaire reçoit des subventions de l'ordre de 175 à 183 millions de dollars par année, alors que l'industrie de l'environnement n'obtient aucune aide, au point que l'association est tout simplement en train de s'effondrer, le message est négatif. L'autre exemple concerne les crédits alloués pour la R et D dans ces technologies, qui n'obtiennent pas les mêmes déductions fiscales que d'autres. Là encore, la situation change lentement.

Il n'y a rien de mal à jouer un rôle de premier plan et à affirmer: «Vous savez, il n'est pas mauvais d'accorder à ces sociétés, à ce groupe d'entreprises ou à ce secteur un avantage quelconque, plutôt que d'appliquer des règles du jeu uniformes». Nous l'avons déjà fait pour le pétrole, le gaz naturel et l'énergie nucléaire. Nous parlons d'une nouvelle économie à intensité carbonique moindre qui provoque une pollution atmosphérique réduite. Si c'est la voie que nous voulons qu'emprunte notre industrie, je ne vois aucun inconvénient à ce que nos dirigeants tentent de nous orienter dans cette direction. C'est simplement une question de transfert de dollars.

Je me souviens encore de l'époque où sont sortis les premiers ordinateurs personnels. Tout le monde parlait de la façon dont cette industrie allait supprimer des emplois, etc. Nous avons changé les choses en faisant simplement un transfert d'économie. L'argent est allé ailleurs, et nous avons bâti une industrie qui est extrêmement forte aujourd'hui.

We have to stop looking at the negative and start focusing on the positive attributes. It is not about putting us at a disadvantage competitively. In fact, if it is done correctly, tackling Kyoto will make our industries more competitive on the international front and it will open up new doors for exports.

Ms. Creede: Everyone always talks about the cost of environment, but when you have a cost, someone is benefiting from that cost. The companies that we have mentioned will get the money. One company may have to pay, but another company receives. As Mr. Gerbis said, it is a transfer where the money is spent. It is not new money; it is just transferring purchase of technology.

Mr. Gerbis: I am not saying these are the solutions, but these are some examples of things I have heard from people talking. They could be as complex as stating that any federal dollars going to infrastructure for provinces and municipalities are only given should the issue of mass transit and energy efficiency be taken into consideration. Perhaps the fuel tax that you pay on your SUV should be transferred to the person who invests in an electric vehicle. Those are tools that allow people to take action.

Ms. Creede: As Mr. Gerbis mentioned earlier, even simply charging people the true cost of energy or water changes our behaviour. There is a reason that energy- and water-efficient washing machines and dryers exist in Europe. It has become the norm because of the high costs of both energy and water. You cannot even go into a store and buy a non-energy efficient or non-water efficient washer. We have always given a false sense of what energy costs, it does not change what technologies we buy and it does not change our behaviour. It is not even necessarily putting a premium on it; it is just charging true cost.

Senator Finnerty: What is a solar wall?

Mr. Gerbis: That is a very simple technology. I am astounded that it has not taken off. I am not sure if it is aluminium, but it is like an aluminium cladding. They have one out at the CANMET facility, which is under NRCan in Kanata, and the GM place has one, I believe, in Oshawa also. It is a flat siding with holes drilled in it, and it is brown or black. There is a gap between the wall and the cladding and all it does is simply heat that air up. When the temperature increases, the air rises, and there is a slot at the top and the hot air goes into the building. It is phenomenal. We are exporting it all over the place to dry fruits and vegetables in developing countries.

Senator Finnerty: Are we not using it here?

Mr. Gerbis: There are a few companies using it here, but it has not taken off. It is not really cost-prohibitive at all. It requires just a different way of thinking. It is just like biotechnology — a lot of

Nous devons cesser de nous attarder sur les éléments négatifs et commencer à nous concentrer sur les points positifs. Il ne s'agit pas de nous placer dans une situation concurrentielle désavantageuse. En fait, si nous nous y prenons bien, le respect du protocole de Kyoto rendra nos industries plus compétitives sur la scène internationale et nous ouvrira de nouveaux débouchés pour l'exportation.

Mme Creede: On parle toujours du coût de l'environnement, mais ce coût profite bien à quelqu'un. Les sociétés dont nous avons parlé obtiendront des fonds. Les unes devront payer, mais d'autres recevront du financement. Comme l'a fait remarquer M. Gerbis, ce transfert permet de brasser de l'argent. Il ne s'agit pas d'argent neuf, mais simplement de transfert d'achat de technologie.

M. Gerbis: Je ne dis pas que ce soit la solution; ce ne sont que quelques-uns des exemples que l'on m'a cités. On pourrait aller jusqu'à affirmer que tout l'argent que le fédéral consacrerait aux infrastructures provinciales et municipales serait assujéti à des conditions en matière de transport en commun et d'efficacité énergétique. Peut-être que la taxe sur le carburant que vous payez sur votre VLT devrait être transférée à la personne qui investit dans un véhicule électrique. Ce sont quelques-uns des instruments qui permettent aux gens d'agir.

Mme Creede: Comme l'a fait remarquer M. Gerbis un peu plus tôt, le simple fait de faire payer aux gens le coût réel de l'énergie ou de l'eau change les comportements. C'est la raison pour laquelle on trouve en Europe des laveuses et des sècheuses économiques qui consomment peu d'eau. C'est même devenu la norme en raison des coûts élevés de l'énergie et de l'eau. Vous ne pouvez plus acheter de machines à laver énergivores ou qui ne limitent pas la consommation d'eau. Nous avons toujours donné une fausse idée de ce que coûte l'énergie; c'est pourquoi nos habitudes d'achat de technologies et nos comportements n'ont pas changé. Il n'est pas nécessaire d'y accorder une grande importance; il s'agit simplement d'appliquer le coût réel.

Le sénateur Finnerty: Qu'est-ce qu'un mur accumulateur de chaleur?

M. Gerbis: Il s'agit d'une technologie très simple. Je suis étonné qu'elle ne se soit pas développée. Je ne suis pas sûr que ce soit un revêtement d'aluminium, mais cela lui ressemble. Les installations de CANMET, qui dépendent de Ressources naturelles Canada et sont établies à Kanata, en sont équipées, tout comme General Motors, je crois, à Oshawa. Il s'agit d'un bardage plat brun ou noir dans lequel ont été percés des trous. Ce dispositif permet simplement de réchauffer l'air qui se trouve entre le mur et le revêtement. Lorsque la température augmente, l'air chaud monte, passe par une bouche située dans la partie supérieure et se répand dans l'édifice. C'est phénoménal. Nous exportons cette technologie dans beaucoup de pays en voie de développement pour le séchage des fruits et des légumes.

Le sénateur Finnerty: Est-ce qu'on l'utilise ici?

M. Gerbis: Certaines compagnies le font, mais ce n'est pas répandu. Le coût n'est pas vraiment prohibitif. Il s'agit simplement d'adopter un nouveau mode de pensée. C'est

people are stretching to figure out how to use it. They do not see the value and then it will click and boom, the leaders are off and running with it.

Senator Finnerty: Can you use it on a regular home?

Mr. Gerbis: I am not sure if you could, but I certainly do not see why not.

Ms. Creede: I think it works best in areas where there is a lot of air intake and air turnover. In your regular home, you would not have that so much; but in a plant, most of the cost is heating the air coming in from outside — winter or summer. In the summer, it works the opposite actually. However, in a home you would not have enough air turnover probably to make it worthwhile.

Senator Kenny: I have a question about something Senator Finnerty said. I was not sure if I heard your preamble about your son coming through and suggesting that ordinary bulbs would be more efficient than florescent. Is that in fact the case?

Mr. Gerbis: No, usually florescent lights are more efficient than the regular ones.

Senator Finnerty: What about the pot lights that you put in? I guess they are not florescent.

Senator Kenny: It is possible to get florescent lights that fit into the old kind of sockets. I think those are very expensive, but they probably pay for themselves over time.

Senator Finnerty: He read something that said we should change all our lights, and we have about 40 of them in our residence.

Senator Kenny: I just was not sure what you meant by ordinary bulbs.

Senator Finnerty: An ordinary 60-watt bulb would work in there too, but they look terrible.

Senator Kenny: But that would be more expensive than a florescent bulb, is that correct?

Senator Buchanan: Some of those little florescent bulbs last 50 per cent longer, I think.

Mr. Gerbis: Typically florescent bulbs cost more, but they have an extremely long life and they use much less energy.

I suggest that you look at a new technology called light emitting diodes — LEDs. B.C. Hydro has just installed them in their building. They are fantastic little devices for streetlights, lighting and so forth, with 90 per cent less energy use. I am not sure if that is compared to florescent or incandescent, but they give very good light. In fact, people are saying it is even better than florescent. In an office, some people get tired under florescent light. These are very bright, and they are based on a high-tech solution, something to do with electrons emitting light when they move orbit or something like that. It is quite high-tech.

comme la biotechnologie — beaucoup de gens se demandent à quoi cela va servir. Ils n'en voient pas l'utilité, mais il suffit d'un élément déclencheur pour que les figures de proue se ruent dessus.

Le sénateur Finnerty: Est-ce qu'on peut l'utiliser dans une maison normale?

M. Gerbis: Je ne suis pas sûr qu'on puisse, mais je ne vois vraiment pourquoi il en serait autrement.

Mme Creede: Je pense que cela fonctionne mieux aux endroits où l'entrée et la circulation de l'air sont importantes, ce qui n'est pas le cas dans une maison normale. Mais dans une usine, la plupart des dépenses concernent le chauffage et le refroidissement de l'air provenant de l'extérieur — en hiver comme en été. Toutefois, la circulation de l'air dans une maison n'est pas importante au point de rendre ce dispositif rentable.

Le sénateur Kenny: J'aimerais poser une question à propos d'un commentaire émis par le sénateur Finnerty. Je ne suis pas sûr d'avoir bien entendu votre intervention au sujet de votre fils qui aurait dit que les ampoules ordinaires sont plus efficaces que les ampoules fluorescentes. Est-ce vrai?

M. Gerbis: Non, habituellement les ampoules fluorescentes sont plus efficaces que les autres.

Le sénateur Finnerty: Qu'en est-il des luminaires cylindriques à encastrer? Je suppose qu'ils ne sont pas fluorescents.

Le sénateur Kenny: Il est possible d'utiliser les ampoules fluorescentes dans des douilles de lampes anciennes. Il me semble qu'elles sont très chères, mais au bout du compte, elles sont probablement plus rentables.

Le sénateur Finnerty: Il a lu un article selon lequel nous devrions changer toutes nos ampoules, et nous en avons environ 40 dans notre résidence.

Le sénateur Kenny: Je n'étais pas très sûr de ce que vous entendiez par ampoule ordinaire.

Le sénateur Finnerty: Une ampoule ordinaire de 60 watts ferait tout aussi bien l'affaire, mais ce n'est pas très esthétique.

Le sénateur Kenny: Cela coûterait donc plus cher qu'une ampoule fluorescente, n'est-ce pas?

Le sénateur Buchanan: Certaines petites ampoules fluorescentes durent jusqu'à 50 p. 100 plus longtemps que les autres, paraît-il.

M. Gerbis: Normalement, les ampoules fluorescentes sont plus chères, mais elles ont une durée de vie extrêmement plus longue et consomment beaucoup moins d'énergie.

Je vous invite à vous intéresser à une nouvelle technologie appelée diodes électroluminescentes ou DEL. B.C. Hydro vient de l'installer dans ses édifices. Ce sont de petits dispositifs fantastiques que l'on peut utiliser pour les réverbères et autres systèmes d'éclairage et qui permettent d'économiser jusqu'à 90 p. 100 d'énergie. Je ne sais pas si on peut les comparer aux éclairages fluorescents ou incandescents, mais ils offrent une très grande clarté. En fait, les gens disent que c'est même mieux que la lumière fluorescente. Dans un bureau, l'éclairage fluorescent fatigue. Ce système d'éclairage offre une grande luminosité et

The cost right now is high; the payback is seven, eight years or something like that. However, I think we have to change that paradigm also. It is okay to enhance the efficiency of a building by 30 per cent with a payback of 10 years, because buildings usually last for 40 to 60 years. That is another hurdle industry must get over.

The Acting Chairman: You were saying that it is difficult for somebody to visualize and to get their minds around the One Tonne Challenge. It seems to me it is a nice masthead, it is sort of sexy — a One Tonne Challenge seems like something really big. It seems to be an excellent opportunity to build on that, when putting out your promotional stuff, by listing all the different things you can do to achieve that One Tonne Challenge. Suddenly, they say, “Boy, I can go one ton and yet this is all I have to do to do it.” Would you agree that the masthead of One Tonne Challenge is good, but we have to build on it?

Mr. Gerbis: I am not a marketer for public advertising, but I think the key is that you need to link that message to something they understand.

The Acting Chairman: It would seem to me, in schools, you can make a One Tonne Challenge into a competition for kids, and then they have to work it out. They can take it home and say, “Mom, this is what we can do.” For example, with the hazardous wastes and that sort of thing, getting the children in the schools aware of those things and having them go back and get under the kitchen sink and in the bathroom was one the best ways to get people involved.

Mr. Gerbis: I taught university and college for a number of years, and we talked a lot about waste reduction at the time. They could never make the connection. They always thought one can does not do anything. It was only when I made the connection of one can per day times 365 times. I brought in one month's worth and showed them. Then they sort of went, “Oh, yeah, okay.” Then I took it out to a year and said, “Okay, if you do that for a year, it fills the whole room.” Kids do not even know what one ton means, but if you say that it equals 100 of their friends stacked together or whatever, then they would understand.

The Acting Chairman: How do you see measuring the results of the One Tonne Challenge on an individual basis?

Ms. Creede: It is definitely a challenge. For the Government of Canada to use it in their Kyoto commitments, it has to be something that they can quantify and verify. Ways that they will do it will be through transportation on public transit and reduction at landfills or reduction of organic wastes at landfills and so on. However, it will be a challenge. At the end of the day, if we get everyone to do it and we do not capture it all, yes, it is bad for our Kyoto commitment, but it is good for all the other

repose sur un dispositif d'avant-garde selon lequel les électrons émettent de la lumière lorsqu'ils se déplacent en orbite ou quelque chose du genre. C'est un système à la fine pointe de la technologie.

Actuellement, son coût est élevé; il faut attendre de sept à huit ans environ pour qu'il soit rentable. Toutefois, je crois que nous devons aussi changer ce paradigme. Il est tout à fait raisonnable d'espérer accroître l'efficacité énergétique d'un édifice de l'ordre de 30 p. 100 au bout de 10 ans étant donné que la durée de vie d'un immeuble est normalement de 40 à 60 ans. C'est un autre obstacle que l'industrie doit surmonter.

Le président suppléant: Vous avez dit que les gens ont du mal à visualiser et à s'imaginer ce que représente le défi consistant à réduire d'une tonne les émissions de gaz à effet de serre. Je trouve que c'est un beau slogan accrocheur — une tonne, ça a l'air de quelque chose de très gros. Je pense qu'il serait très opportun d'insister là-dessus lorsque vous ferez la promotion de cette initiative, en dressant la liste de tout ce qu'on peut faire pour relever ce défi. Soudainement les gens réaliseront: «Mon Dieu, je peux réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une tonne simplement en prenant quelques habitudes». Reconnaissez-vous que c'est un bon slogan, mais qu'il faut le mettre à profit?

M. Gerbis: Je ne suis pas un vendeur d'annonces publicitaires, mais je crois que la clé du succès consiste à rattacher le message à quelque chose que le public comprendra.

Le président suppléant: Il me semble que vous pouvez vous servir des enfants, dans les écoles, pour faire passer votre message. Lorsque les enfants rentreront à la maison, ils diront: «Maman, voilà ce que nous pouvons faire». Par exemple, sensibiliser les enfants dans les écoles aux produits dangereux et autres substances qu'ils retrouvent sous l'évier de la cuisine ou dans la salle de bains a été l'une des meilleures façons d'intéresser les gens à ces questions.

M. Gerbis: J'ai enseigné à l'université et dans des collèges pendant plusieurs années, et nous avons beaucoup parlé, à l'époque, de la réduction des déchets. Les gens n'ont jamais réussi à faire de liens. Ils ont toujours pensé que ce qu'ils feraient ne changerait rien au problème. Ce n'est vraiment que lorsque j'ai fait un lien avec ce que représentait une cannette par jour toute l'année, qu'ils ont compris. J'ai apporté ma collecte d'un mois et je la leur ai montrée. C'est ainsi qu'ils ont réalisé. Je leur ai alors expliqué que sur toute une année, le nombre de cannettes accumulées permettrait de remplir une pièce au complet. Les enfants n'ont pas idée de ce que représente une tonne, mais si vous leur dites que cela équivaut au poids de 100 de leurs camarades réunis ou quelque chose du genre, ils comprennent.

Le président suppléant: Comment envisagez-vous de mesurer les résultats de cette initiative sur une base individuelle?

Mme Creede: C'est en effet un grand défi. Pour que le gouvernement du Canada puisse s'en prévaloir pour justifier son respect des engagements en vertu du Protocole de Kyoto, il lui faut utiliser des méthodes quantifiables et vérifiables. Pour ce faire, il évaluera les progrès accomplis au chapitre des transports publics, de la réduction des décharges ou des déchets organiques déversés dans les lieux d'enfouissement, entre autres. Toutefois, ce sera un défi. Au bout du compte, si tout le monde participe, mais

things. Even if they are doing things on their own that we cannot really capture, obviously, it defeats the purpose of Kyoto, but it reaches the same goal anyway. There will be some measures related to transportation, waste and energy use. Those are easier things to measure and quantify.

Mr. Gerbis: One way you can do that is by going upstream. Consumers Gas knows how much they are sending to their population. You will not necessarily see a reduction, but you might see a reduction per household or per individual. You will have to take degree-days into account. If you have a cold winter one year and a warm the next, you will see a decrease, but that does not necessarily mean increased efficiency.

The Acting Chairman: You can measure efficient new cars that are sold and equipment and washers and dryers and all that sort of thing.

Some companies certainly have taken on the reductions and have found it to be economical. Yet, similar companies are not doing that. Can you explain this? Is it just bad management, or are there reasons that some companies embrace this as an opportunity while others see it as a negative?

Mr. Gerbis: Waste reduction is a cultural thing. When you have to change, whether you are introducing a new computer system or you are trying to change the way you manage energy or waste, it takes some time for many people to catch on.

A while back, I saw that the leaders who had, for example, good waste reduction programs also had good health benefits, good union management relations and good social responsibility. Those leaders tend to be thinking about new things and turning them into an opportunity, while the laggards are always looking for an excuse.

The Acting Chairman: How could we tap into those leaders so we can pass this on to those who are not following quite as fast?

Mr. Gerbis: Promoting the voluntary challenge registry and promoting that industry is doing a lot of good stuff. Dofasco and its steel counterparts reducing its energy by 1 per cent per year over the last 10 years and their commitment to do so for another 10 years, is a good story. Dofasco uses a lot of energy relative to homes.

Ms. Creede: There is another issue that comes into play. Depending on the sector, they may have already been hit with many different regulations in the past five or ten years. For example, the forest sector used to consume this much energy, and

que nous n'arrivons pas à évaluer les effets, ce ne sera pas bon pour nos engagements dans le cadre du Protocole de Kyoto, mais ce sera bon pour tout le reste. Si les gens font des choses qu'on ne peut pas véritablement évaluer, cela va un peu à l'encontre des principes de Kyoto, mais l'objectif reste quand même atteint. Il y aura certaines mesures liées au transport, à la production de déchets et à la consommation d'énergie. C'est ce qu'il y a de plus facile à mesurer et à quantifier.

M. Gerbis: L'une des façons de procéder consiste à remonter à la source. Consumers Gas sait ce que consomme la population qu'il dessert. Vous ne verrez pas nécessairement une réduction, mais vous pouvez voir une différence par ménage ou par individu. Il faut prendre en compte le nombre de degrés-jours. Si l'hiver est froid une année et qu'il est plus clément l'année suivante, vous verrez une diminution, mais cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y a un accroissement de l'efficacité.

Le président suppléant: Vous pouvez mesurer l'efficacité des nouvelles voitures ou des équipements électroménagers vendus sur le marché, entre autres.

Certaines sociétés ont évidemment déjà entrepris des réductions et trouvent cela avantageux. Ce qui n'est pas le cas partout. Pouvez-vous expliquer pourquoi? Est-ce simplement une question de mauvaise gestion ou y a-t-il d'autres raisons pour lesquelles certaines sociétés acceptent volontiers de relever le défi pendant que d'autres sont réticentes à le faire?

M. Gerbis: La réduction des déchets est une question de culture. Lorsqu'on apporte un changement, qu'il s'agisse de mettre en oeuvre un nouveau système informatique ou de vouloir modifier la façon dont on gère l'énergie ou les déchets, il faut laisser à tous le temps de s'adapter.

Depuis un certain temps, je constate que les entreprises qui ont, par exemple, un bon programme de réduction des déchets offrent aussi un régime avantageux de prestations de maladie, en plus d'entretenir de bonnes relations patronales-syndicales et de bien s'acquitter de leurs responsabilités sociales. Ces chefs de file sont généralement ceux qui introduisent les innovations et réussissent à en tirer parti, alors que les retardataires cherchent toujours des excuses.

Le président suppléant: Comment pourrions-nous puiser chez ces dirigeants le dynamisme qui manque à ceux qui n'arrivent pas à suivre le rythme?

M. Gerbis: La promotion du programme Défi-Climat et la mise en valeur de l'industrie dans son ensemble sont déjà deux mesures très profitables. Il faut se réjouir du fait que Dofasco et les autres sociétés métallurgiques aient réduit leur consommation énergétique de 1 p. 100 par an au cours des dix dernières années et se soient engagées à poursuivre leurs efforts pendant la prochaine décennie. La consommation énergétique de Dofasco est énorme comparativement à la consommation résidentielle.

Mme Creede: Il y a un autre élément à prendre en compte. Certains secteurs ont déjà eu à composer avec de nombreux règlements différents au cours des cinq à dix dernières années. Par exemple, le secteur forestier, qui utilisait beaucoup d'énergie à une

now they are here. If they have to reduce even more, it is very difficult to go even lower than where they are already because of other regulations unrelated to Kyoto.

There are two factors there. What other kinds of regulation have they had to meet in previous years where they may have already taken away what some people call the low-lying fruit? They may have already done the easier things and it is very difficult for them to go another step. The second issue is related to where they are in the life cycle of their capital purchases. For example, if something like a boiler has a 20-year life cycle and they replaced it four years ago to comply with another regulation, they will not see the remaining 16 years on that boiler if they have to do something now. Whereas another industry or company may already be at the end of that boiler's lifecycle and replacing it actually benefits them because they have a more efficient technology and the monetary gains outweigh any problems.

There are so many issues by individual company and by sector. That is partly why some of them are more resistant. They may have been hit repeatedly and then they have to take yet another step without realizing the initial investment they have already made.

The Acting Chairman: There could be a government program in place to compensate those who lose the 16 years remaining in their investment if they replace the boiler sooner.

Mr. Gerbis: That is a great example of a financial mechanism that would resound well with industry. You could change the capital cost allowance. I am taking a guess here, but I think a boiler has a 35 year write-off, and if suddenly it were 20 or 15, then reinvestment would occur faster, and new technology and innovation will occur. They will recognize that they can write it off without stranding their asset and they can invest in a new, more efficient technology that will save them each year with a quicker payback.

The Acting Chairman: The government does not lose any money in the process. Everyone wins.

Senator Buchanan: You mentioned electric arc furnaces. I have always been interested in electric arc furnaces.

When you talked about electric arc furnaces, were you talking about reducing energy or saving energy? Through what mechanism would it occur?

Mr. Gerbis: I do not know the details of this technology, but I understand that the control technology monitors the influx of raw materials and adjusts things so that the amount of electricity used is optimized.

Senator Buchanan: I read something about that. As you know, the load in an electric arc furnace is scrap. I read that you could reduce the use of electric energy in an electric arc furnace. I think different kinds of scrap and different loads of scrap at different times would reduce the use of electricity. Is that what you are talking about?

certain époque, a dû réduire sa consommation. S'il devait la diminuer encore davantage, sa tâche serait compliquée par d'autres règlements non reliés au Protocole de Kyoto.

Deux facteurs entrent en jeu. À quels autres règlements ces secteurs ont-ils dû se conformer au cours des années précédentes, alors qu'ils avaient déjà peut-être récolté ce que certains appellent les fruits les plus accessibles? Ils ont pris les mesures les moins pénibles; il leur est très difficile d'en faire davantage. L'autre facteur est lié au cycle de vie des immobilisations. Par exemple, si une chaudière dont la durée de vie est de vingt ans a dû être installée il y a quatre ans pour respecter un autre règlement, l'entreprise ne pourra pas profiter des seize années de vie utile qui restent à la chaudière si on doit la remplacer maintenant. Par contre, une autre société dont la chaudière arriverait à la fin de sa vie utile aurait plutôt avantage à la remplacer, car elle profiterait d'une technologie plus efficiente et en tirerait des avantages financiers supérieurs à tous les problèmes encourus.

La situation peut varier considérablement d'un secteur ou même d'une entreprise à l'autre. Cela explique partiellement les réticences de certains. Une société peut déjà avoir été frappée de nombreuses exigences et devoir appliquer de nouvelles mesures sans que ses investissements initiaux aient encore porté fruit.

Le président suppléant: Un programme gouvernemental pourrait servir à dédommager les entreprises qui, comme dans votre exemple, perdraient seize années de vie utile d'une chaudière parce qu'elles devraient la remplacer plus tôt que prévu.

M. Gerbis: Voilà un très bon exemple de mécanisme financier qui pourrait faire le bonheur de l'industrie. Vous pourriez changer la déduction pour amortissement. Supposons qu'une chaudière a une durée d'amortissement de 35 ans; si on réduisait tout à coup cette durée à 20 ou 15 ans, les réinvestissements se feraient plus rapidement, ce qui favoriserait l'innovation et l'introduction de nouvelles technologies. Les sociétés se rendraient compte qu'elles peuvent profiter de la déduction sans user leur équipement jusqu'à l'extrême limite et qu'elles peuvent investir dans une nouvelle technologie plus efficiente qui leur assurera des économies annuelles et un rendement plus rapide sur le capital investi.

Le président suppléant: Et le gouvernement ne perdrait rien au change. Tout le monde en sortirait gagnant.

Le sénateur Buchanan: Vous avez parlé des fours électriques à arc, une technologie qui m'a toujours intéressé.

Dans ce cas particulier, est-il question de réduction ou d'économie d'énergie? De quelle façon cela est-il possible?

M. Gerbis: Je ne suis pas au courant des détails techniques, mais je crois comprendre que le mécanisme de contrôle règle l'influx de matières premières et ajuste les autres éléments de manière à optimiser la quantité d'électricité utilisée.

Le sénateur Buchanan: J'ai lu quelque chose à ce sujet. Comme vous le savez, les fours électriques à arc sont alimentés avec des matériaux de récupération. J'ai lu que l'on pouvait réduire la consommation d'énergie électrique dans ces fours. Il faut, pour ce faire, doser différemment les types et les quantités de matériaux de récupération utilisés. Est-ce de cela dont vous parlez?

Mr. Gerbis: I am not positive, but I can certainly pass on more information. We have some information I can show you, if you are interested.

Senator Buchanan: You were talking about Dofasco. Is it involved in that?

Mr. Gerbis: I believe they have installed that technology, but I am not positive. Dofasco is the leader.

Senator Buchanan: If Sydney Steel were still operational, they would be the leaders in saving energy in the electric arc furnaces, but it is gone now.

The Acting Chairman: We have heard from a lot of witnesses — especially down in Washington — about the hydrogen cell. What do you see in the short, middle and long terms on hydrogen as it is developing for the energy reduction of our greenhouse gasses?

Mr. Gerbis: To which aspect are you referring over the short, medium and long term? The technology?

The Acting Chairman: The technology to develop it so it can become something that is commonplace rather than something that is still leading edge.

Mr. Gerbis: I may have a different view than many people on hydrogen, but I do not believe hydrogen should be considered the panacea. We seem to have picked this and believe this is the panacea, and we are flooding all kinds of money at it, which is giving it an advantage to other technologies. That might be okay in the end, but there are still many challenges with hydrogen. We still make it out of fossil fuels. When you put in the reformulation, the storage and then the actual use, the efficiencies are not as great as are being quoted. The fuel cell can reach 50 per cent to 60 per cent efficiency, but that does not include having to compress it and store it. You have had to reformulate the natural gas. Again, you have to be careful with the numbers and how they are spun. All kinds of different studies have shown, for example, that if you took natural gas and burned it in a natural gas engine or put it through a fuel cell, the efficiencies could be quite close — sometimes even reduced. Will that change? Sure, because we are flooding so many dollars into it.

Second, this would involve a major investment in infrastructure. However, there are many benefits of our existing infrastructure that can be built on, such as transportation lines and natural gas use — although supply and demand of natural gas is another issue that raises concerns.

What is interesting is if we start to look at hydrogen developed from renewables. It is expensive now, definitely. There are things like biomass; solar is expensive. Using hydro off peak to generate hydrogen to store later, is an interesting approach. However, it should not be the panacea. We should not be putting all our resources in one basket.

M. Gerbis: Je ne suis pas certain, mais je peux vous fournir davantage d'information. J'ai de la documentation que je peux vous montrer, si cela vous intéresse.

Le sénateur Buchanan: Vous parliez de Dofasco. Est-ce que l'entreprise utilise cette technologie?

M. Gerbis: Je crois qu'elle l'a installée, mais je n'en suis pas sûr. Dofasco est le chef de file.

Le sénateur Buchanan: Si Sydney Steel était toujours en activité, elle donnerait le ton en matière d'économie d'énergie au moyen des fours électriques à arc.

Le président suppléant: Beaucoup de témoins — surtout à Washington — nous ont parlé de la pile à hydrogène. Quelles possibilités à court, moyen et long terme offre, selon vous, l'hydrogène pour la réduction des gaz à effet de serre?

M. Gerbis: À quel aspect faites-vous référence à court, moyen et long terme? À la technologie?

Le président suppléant: La technologie nécessaire pour faire de cette innovation un dispositif d'utilisation courante.

M. Gerbis: Contrairement à bien des gens, je ne crois pas que l'hydrogène doive être considéré comme la solution à tous les problèmes. Il semble que certains y aient vu la panacée tant recherchée et aient décidé d'investir des sommes considérables, ce qui lui procure un avantage par rapport aux autres technologies. Peut-être que tout fonctionnera bien un jour, mais il y a encore beaucoup de questions à régler relativement à l'hydrogène. Nous le fabriquons toujours à partir de combustibles fossiles. Lorsqu'on tient compte de la reformulation, de l'entreposage et de la consommation comme telle, les économies ne sont pas aussi considérables que celles annoncées. La pile à combustible peut atteindre un taux d'efficacité de 50 à 60 p. 100, mais c'est sans compter les étapes de compression et de stockage. Il a fallu notamment reformuler le gaz naturel. Encore là, il faut faire attention aux statistiques et à la façon dont elles sont présentées. Par exemple, de nombreuses études ont indiqué que la combustion du gaz naturel par un moteur idoine permettait un taux d'efficacité pouvant avoisiner — et parfois même dépasser — celui obtenu au moyen d'une pile à combustible. La situation va-t-elle s'améliorer? Certainement, avec tout l'argent qu'on y consacre.

En outre, il faudra investir considérablement dans les infrastructures. On pourra toutefois tirer parti de nombreux éléments déjà en place, comme les voies de transport et les installations de gaz naturel — bien que l'offre et la demande de gaz naturel représentent une autre source de préoccupation.

La production d'hydrogène à partir d'éléments renouvelables est une avenue qui apparaît intéressante. Pour l'instant, cette solution est onéreuse, il faut bien l'avouer. On doit tenir compte de facteurs comme la biomasse et les coûts élevés de l'énergie solaire. Une approche intéressante consisterait à profiter des périodes de faible demande en hydroélectricité pour produire de l'hydrogène qu'on emmagasinerait pour plus tard. Il ne faut cependant pas y voir une solution à tous les maux. Nous ne devons pas mettre tous nos oeufs dans le même panier.

We should also be looking at some of the environment-related issues, such as if 2 million cars are driving across Toronto, minus 20 spitting out water vapour — which they do now but it will be more — you could have a challenge. Water vapour is a greenhouse gas. People are looking at that because they are considering recycling.

Ms. Creede: If we do get to the stage where hydrogen is created from water — and we will eventually — and we have water crises around the world, should we be using water to create fuel? It is not as much of an issue in a stationary fuel cell because they can capture the water, reuse it or do something else with it. In a mobile system, such as a car, it would be difficult to come up with a system that fits within a car to do all that. You would fill up the car with hydrogen that has already been created.

As Mr. Gerbis said, there is the issue of water vapour. It is a greenhouse gas; it raises humidity levels. There are so many issues. If cars all around the world are using hydrogen, that is an issue. With regard to stationary power systems, it depends on where they are located.

I am personally concerned with the issue of using water because it is already in a crisis situation in most places in the world. It will become so in the developed world as well.

The Acting Chairman: Where I come from, ice fog from furnaces in the wintertime is a major problem. I can imagine if we had fuel cell cars we would never find our way down the street.

Ms. Creede: There is no one panacea. We will need energy from all kinds of sources, doing it in a logical and comprehensive way. It you makes no sense to ship natural gas around the world. To use natural gas in an area where it exists makes sense. To use hydrogen where in an area where it is easily created makes sense. It is difficult in a global economy because cars are all standardized around the world. They all use the same kinds of gas tanks, et cetera. Thus, it becomes challenging. If we really wanted to solve environmental issues and use energy in the most efficient way, you use what exists in the area where you need it rather than shipping it.

I also have a fear about hydrogen being considered the answer to everything. Not only is it not the answer to everything for many other reasons, but it also creates new problems when you have to ship it to areas that do not have a way to create it or store it.

Senator Kenny: I do not follow the last answer. What does shipping have to do with anything? Why would you not let price determine it? If you are shipping natural gas into a market where it becomes the least-cost fuel, what have you got against that?

Il faut aussi considérer les questions relatives à l'environnement. Si deux millions de véhicules circulent dans les rues de Toronto par temps très froid en produisant de la vapeur d'eau — ce qui est déjà le cas, mais la situation va se détériorer —, vous pourriez avoir un problème. La vapeur d'eau est un gaz à effet de serre. Cette solution est pourtant envisagée dans une optique de recyclage.

Mme Creede: Si un jour l'hydrogène est produit à partir de l'eau — et nous allons en arriver là — et si la planète est aux prises avec des pénuries, est-ce que ce sera une bonne idée d'utiliser l'eau pour produire du combustible? Ce n'est pas tellement un problème avec une pile à combustible stationnaire, parce qu'elle peut capter l'eau, la réutiliser ou en faire tout autre usage. Dans un système mobile, comme une auto, il serait difficile de trouver un mécanisme de dimension raisonnable permettant toutes ces utilisations. Il faudrait donc faire le plein avec de l'hydrogène qui a été créé autrement.

Comme M. Gerbis vous l'a dit, la vapeur d'eau constitue un problème. C'est un gaz à effet de serre qui fait monter les taux d'humidité. Il y a tellement d'éléments à prendre en compte. Si tous les véhicules de la planète fonctionnaient à l'hydrogène, nous aurions un problème. Pour ce qui est des postes d'alimentation fixe, tout dépendrait de leur emplacement.

L'utilisation de l'eau m'inquiète tout particulièrement car on en manque déjà dans la plupart des pays du monde. Bientôt, les pays développés seront aussi touchés par ces pénuries.

Le président suppléant: Dans ma ville, le brouillard de glace créé par les appareils de chauffage en hiver est un problème majeur. Si les véhicules à pile à combustion entrent en scène, nous n'y verrons tout simplement plus rien dans nos rues.

Mme Creede: Il n'existe pas de remède miracle. Nous allons devoir puiser de l'énergie à toutes les sources, en procédant de façon logique et exhaustive. Ainsi, il est insensé de transporter du gaz naturel d'un pays à l'autre. Il est normal d'utiliser le gaz naturel dans les régions où il y en a. Il est aussi logique d'utiliser l'hydrogène dans les régions où il est possible d'en produire facilement. C'est toutefois difficile au sein d'une économie mondialisée, car les voitures sont fabriquées de la même façon partout. Tous les manufacturiers utilisent le même type de réservoirs à carburant notamment. Il faut donc agir de façon conséquente. Si on veut réellement régler les problèmes environnementaux et optimiser l'utilisation de l'énergie, il faut utiliser les ressources en place dans la région où on en a besoin, plutôt que de les déplacer d'un secteur à un autre.

Je crains également que l'hydrogène soit considéré comme la solution à tous les problèmes. Ce n'est pas le cas pour bien des raisons, sans parler des difficultés supplémentaires liées au transport dans des régions incapables de le produire ou de l'emmagasiner.

Le sénateur Kenny: Je ne comprends pas votre argumentation. Qu'est-ce que le transport vient faire là-dedans? Pourquoi ne pas laisser le prix décider de tout? Si vous expédiez du gaz naturel dans un marché où il devient le combustible le moins cher, quel est le problème?

Ms. Creede: I am not saying it is necessarily the wrong thing. It creates other challenges. It creates systems where one country becomes reliant on another, where they may have a type of fuel that exists in their economy. Perhaps they have a lot of wind and they are not tapping into it and they are buying natural gas from other places when they could be tapping more into what they have.

Senator Kenny: Why would they do it if it were not cost effective?

Ms. Creede: For all the reasons we talked about before. The playing field is not level for the new technologies coming in.

Senator Kenny: I understand that. The consumer alone cannot level the playing field. In the meantime, should they not go for the least-cost energy option?

Ms. Creede: I agree with that. Over the long term, if we are looking at a sustainable energy economy — over the next 50 or 80 years — we have to look at all options for energy, not just that one.

Mr. Gerbis: With regard to the least-cost based on our economic system and how we measure it now, nuclear can look least-cost, if you do not include the capital cost of the plants in the projection.

Senator Kenny: I think you have to include the capital costs in the projection.

Mr. Gerbis: It is my understanding that nuclear plants have no liability in Canada.

Senator Kenny: That is not true either. They have some liability, but in the view of this committee not enough.

Mr. Gerbis: I am throwing out examples of least-cost, depending on how you measure it. There are air quality issues and impacts to the environment. You have to consider how many asthma cases will come into emergency, and so forth.

Senator Kenny: I do not think anybody around the table disagrees with full-cycle costing. We all agree with the principle. Having said that, I do not think anybody around this table thinks that full-cycle costing will come in the short term.

Ms. Creede: I was talking 50 to 80 years down the road. In an economy, if we want to plan for something where energy is the most efficient and the most environmental and sustainable, my only point was not to look at only one. There are many options depending on where they come from.

Mr. Gerbis: A key issue now is security. When you import any type of fuel, that is a concern. You are reliant on a source that is outside your control. That is where distributed generation in a variety of options — including coal, nuclear, solar and wind — gives you greater security in terms of generation. You are less likely to be hit by drastic increases in one type of fuel or problems

Mme Creede: Je ne dis pas que c'est une mauvaise chose en soi. Mais cela engendre d'autres complications. Cela crée des systèmes pouvant rendre un pays dépendant d'un autre, alors même que ce pays dispose peut-être d'un autre type de ressources. Ainsi, un pays peut être balayé par de forts vents et ne pas tirer parti pleinement de cette ressource, se contentant d'acheter du gaz naturel à l'étranger.

Le sénateur Kenny: Pourquoi le ferait-il si cela n'est pas rentable?

Mme Creede: Pour toutes les raisons dont nous avons déjà parlé. Les règles du jeu ne sont pas toujours les mêmes pour les nouvelles technologies qui émergent.

Le sénateur Kenny: Je comprends. Le consommateur ne peut à lui seul uniformiser les règles du jeu. Ne devrait-il pas alors choisir l'option énergétique la moins coûteuse?

Mme Creede: Je suis d'accord avec vous. À long terme, si nous voulons établir une stratégie énergétique viable — pour les cinquante ou quatre-vingts prochaines années —, nous devons examiner toutes les options, pas seulement une.

M. Gerbis: Selon notre système économique et la façon dont nous mesurons les coûts actuellement, l'énergie nucléaire peut sembler la solution la moins onéreuse, si l'on ne tient pas compte des coûts d'immobilisation des centrales dans la projection.

Le sénateur Kenny: Je crois qu'il faut inclure ces coûts dans la projection.

M. Gerbis: D'après moi, les centrales nucléaires n'ont aucune obligation à remplir au Canada.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas vrai non plus. Elles ont des obligations, mais pas suffisamment, du point de vue de notre comité.

M. Gerbis: Je ne fais que donner des exemples de solutions à moindre coût, selon le mode de calcul utilisé. Il faut aussi tenir compte des questions liées à la qualité de l'air et des répercussions sur l'environnement. Il faut se demander, par exemple, combien d'asthmatiques doivent être traités aux urgences.

Le sénateur Kenny: Je crois que nous sommes tous d'accord quant au principe de l'établissement du coût en fonction d'un cycle complet. Mais nous savons tous aussi que cette option n'est pas envisageable à court terme.

Mme Creede: Je pensais à la situation dans 50 ou 80 ans d'ici. Je voulais surtout faire valoir que, pour planifier un modèle énergétique fondé sur l'optimisation de l'efficacité, de la viabilité et de la protection de l'environnement, il ne faut pas se limiter à une seule solution. Les options sont aussi nombreuses que les sources dans lesquelles on peut puiser.

M. Gerbis: La sécurité est maintenant une question primordiale. Il faut y penser toutes les fois qu'on importe un combustible quelconque. Notre approvisionnement dépend alors d'une source dont le contrôle nous échappe. C'est dans ce contexte que la production d'énergie à partir de différentes sources — y compris le charbon, le nucléaire, le soleil et le vent —

with another, et cetera.

The Acting Chairman: From the discussions we have had thus far, I take it that you are saying that we are really looking at a basket of alternatives for the future? We should not necessarily be looking at just one particular area, but at the options, at what is available and what can be developed as alternatives for our future, look at the areas and what is available and develop a basket of alternatives for our future instead of investing large amounts of money into one.

In your experience, what most motivates companies to take steps to reduce greenhouse gases?

Mr. Gerbis: With the large emitters, it is risk. There is the risk that they will be penalized for inaction. Savings, of course, come along.

The Acting Chairman: Would you say that risk is the number one motivator?

Mr. Gerbis: Yes.

The Acting Chairman: Would good enforcement legislation be a step in the right direction?

Mr. Gerbis: It is one alternative.

Domestic emissions trading is a great way to reduce that risk, as long as the framework under which it is developed is well laid out and provided to the industry. It is just like the framework that exists for the Toronto Stock Exchange. The framework is there and they can work it out among themselves. They have the rules. The companies need the direction, the rules and the framework in which to operate. The risk is then reduced and they can take their innovation inside to figure out how to get there and actually move beyond that.

Ms. Creede: Regulation is only one risk reducer. Certainty around government roles or certainty around where the trends in the world are heading reduce the risk as well.

The Acting Chairman: Thank you very much for being with us. We appreciate your input.

The committee adjourned.

OTTAWA, Thursday, October 23, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 9:06 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (Implementation of Kyoto).

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

est un gage de sécurité accrue. On limite ainsi les répercussions d'une augmentation soudaine du prix d'un combustible ou de tout autre problème associé à une autre source d'énergie.

Le président suppléant: Si je comprends bien ce que vous nous dites depuis tout à l'heure, une kyrielle de possibilités s'offrent à nous. Plutôt que d'investir des sommes considérables dans une solution unique, nous devrions envisager l'ensemble des options, considérer ce qui est disponible et voir ce que nous pourrions développer comme solutions de rechange pour l'avenir.

Selon votre expérience, qu'est-ce qui motive le plus les entreprises à prendre des mesures pour réduire les gaz à effet de serre?

M. Gerbis: Dans le cas des gros pollueurs, c'est le risque d'être pénalisés pour leur inaction. Les économies, bien évidemment, sont aussi un incitatif puissant.

Le président suppléant: Diriez-vous que le risque est le principal facteur de motivation?

M. Gerbis: Oui.

Le président suppléant: Des mesures coercitives efficaces constitueraient-elles un pas dans la bonne direction?

M. Gerbis: C'est l'une des solutions envisageables.

Un système d'échange national de droits d'émission peut contribuer grandement à réduire le risque, pour autant que son cadre soit bien étayé et clairement présenté à l'industrie. C'est comparable à ce qui se passe à la bourse de Toronto. Le cadre est en place, et les intervenants peuvent s'arranger entre eux en fonction de règles établies. Les entreprises doivent connaître l'orientation choisie, les règles à suivre et le cadre de fonctionnement. Dans un contexte où les risques sont ainsi limités, les entreprises peuvent intégrer leurs pratiques novatrices pour satisfaire aux normes établies et en faire même davantage.

Mme Creede: La réglementation n'est qu'un des éléments susceptibles de limiter les risques. Ceux-ci peuvent diminuer également lorsqu'on connaît bien les rôles des gouvernements ou les grandes tendances à l'échelle planétaire.

Le président suppléant: Nous vous remercions beaucoup pour vos témoignages qui ont été pour nous d'un grand intérêt.

La séance est levée.

OTTAWA, le jeudi 23 octobre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 h 06 pour poursuivre l'étude de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre de Kyoto).

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chairman: This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources which is considering the question of emissions in general but the application in a practical sense of the Kyoto accord in particular in Canada in an ongoing study in preparation for a report which we intend to issue on those questions.

Our guests this morning are, from HTC Hydrogen Thermochem Corporation, Mr. Lionel Kambeitz, chairman and CEO, and our most eminent guest, if you will allow me that, Mr. Kambeitz, is more used to sitting at this end of the table than that because for many years he was the chair of this committee. We all remember that fondly and have all learned a great deal from him in every respect. His encyclopaedic knowledge has been of enormous value to us all, and we are delighted to welcome back to this committee, in a different role, the Honourable Nick Taylor. It feels like there should be a round of applause at this point.

Hon. Senators: Hear, hear!

The Chairman: Since you are both here, we will concentrate, as I understand it, this morning on questions of the hydrogen economy, on the one hand, and the related issue of sequestration of carbon dioxide on the other, which is directly related to Kyoto. I would ask Mr. Kambeitz, that we begin with you, if we may, or have you discussed which would like to speak first?

Honourable Nicholas Taylor, Former Senator, As an individual: Mr. Kambeitz gives deference to seniority. He said I should go first.

The Chairman: Very well. Please proceed with what you have to tell us.

Mr. Taylor: I would have been pleased to be second, but the Kambeitzs are old family friends. You have two westerners here, so in our opinion that means you are completely surrounded.

The Chairman: Please tell us what you would like to tell us, and I hope you would be agreeable to accepting questions.

Mr. Taylor: I have kept it pretty well it to carbon sequestration.

Although the figures in Canada are hard to get hold of, in general, CO₂ production is 15 per cent from industrial areas like smelters, petrochemicals and so on, and 33 per cent from transportation. It is pretty hard to sequester carbon that comes out of an exhaust pipe, so that part stays out. The real shaker is from the U.S., and there is not much reason to think it is that much different in Canada, and that is that 42 per cent of carbon dioxide emissions are due to power generation. If you take the stationary sources of CO₂ production that you can get at, you run at around 58 per cent, or just over half. That is a pretty significant amount.

[Traduction]

Le président: Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles est réuni pour examiner la question des émissions en général et celle de l'application concrète de l'Accord de Kyoto, en particulier au Canada, dans le cadre de travaux préparatoires concernant le rapport que nous avons l'intention de présenter sur ces questions.

Nos invités sont ce matin M. Lionel Kambeitz, président et chef de la direction de HTC Hydrogen Thermochem Corporation, et notre distingué invité, si vous me permettez de parler ainsi, monsieur Kambeitz, qui a longtemps siégé de ce côté-ci de la table puisqu'il a présidé notre comité pendant des années. Nous avons tous de bons souvenirs de cette époque et nous avons beaucoup appris de lui, sur de nombreux points. Nous avons profité de ses connaissances encyclopédiques et nous sommes ravis de souhaiter la bienvenue, dans un rôle différent, à l'honorable Nick Taylor. Je pense que cela mérite quelques applaudissements.

Des voix: Bravo!

Le président: Puisque vous êtes tous les deux ici, nous allons principalement parler ce matin, si j'ai bien compris, de la question de l'économie de l'hydrogène, d'une part, et de la question connexe de la séquestration du dioxyde de carbone de l'autre, qui est directement reliée à l'accord de Kyoto. J'invite donc M. Kambeitz à prendre la parole en premier, si vous le permettez, à moins que vous ayez déjà abordé ce sujet?

L'honorable Nicholas Taylor, ancien sénateur, témoignage à titre personnel: M. Kambeitz accorde la priorité à l'ancienneté. Il dit que c'est à moi de prendre la parole en premier.

Le président: Très bien. Je vous invite donc à commencer.

M. Taylor: J'aurais été très heureux de parler en second, mais les Kambeitz sont de vieux amis de la famille. Vous avez deux gens de l'Ouest ici et vous êtes donc, de notre point de vue, complètement encerclés.

Le président: Dites-nous ce que vous souhaitez nous dire et j'espère que vous accepterez que l'on vous pose des questions.

M. Taylor: Je me suis principalement limité à la question de la séquestration du carbone.

Il n'est pas facile de trouver ces chiffres au Canada mais, d'une façon générale, 15 p. 100 des émissions de CO₂ proviennent de secteurs industriels comme les fonderies, la pétrochimie, et le reste, et 33 p. 100 du transport. Il est assez difficile de séquestrer le carbone qui sort des tuyaux d'échappement, de sorte que nous ne pouvons rien faire dans ce domaine. Le chiffre ahurissant que je vais vous citer concerne les États-Unis, mais il n'y a guère de raison de penser qu'il serait très différent au Canada; 42 p. 100 des émissions de dioxyde de carbone sont le fait des centrales électriques. Si l'on considère les sources stationnaires de CO₂ qui sont à notre portée, on constate qu'elles représentent près de 58 p. 100, soit un peu plus de la moitié. C'est une quantité importante.

Bear that in mind that we must capture the CO₂ from over 50 per cent of the production and use it in different ways. I have listed seven or eight ways to do the sequestration.

The first is fairly well known. We put the CO₂ in caverns, as we now do with natural gas. We make the caverns with the help of nature by pumping water into salt areas. That is the way natural gas is stored now.

We do not hook a house or generator up to a gas well. You hook it up to a gas line and the line takes gas out of the wells in the summer or on days when there is not much use and put them into caverns. When more gas is needed, instead of having to build a large pipeline, they take the gas out of the caverns either for air conditioning in California or heating in eastern North America.

Caverns are one way you can sequester CO₂. You have to pay for the cavern to be hollowed out.

The second way to sequester is mixing carbon dioxide with water. If you have ever had any grease spilled by you or by someone passing — an airline sometimes gives you soda water to sponge the grease out of your clothing — the same thing applies for flushing oil out of reservoirs.

If you do nothing to the oil reservoir, you can get about 25 per cent out of it. The secondary draw is done by pumping salt water or anything into the reservoir. That will bring out another 25 per cent. If you use CO₂, you can pick up another 35 per cent. You are not really sequestering the CO₂ but using it to push the oil out.

It creates a bit of a problem tax-wise, which I will explain later, because in most places in the world only one government controls oil production. In Canada, it is both the provincial and federal governments. We have a tax system that I will talk about a little later.

Another way to dispense CO₂ is to pump it into coal beds to produce coal bed methane, CBM. The CO₂ actually combines with carbon that is in place and increases the amount of production you will get out of your coal bed by 10 to 30 per cent.

You will notice that the last two ways that I mentioned increase production. Consequently, they are of great interest to the province that gets the primary share of the royalties produced from natural gas and oil.

Another way to get rid of CO₂ is to pump it into deep coal beds that appear not to be usable for coal bed methane. It certainly would not be possible to mine these coal beds. A recent survey in the United States by a man named Scott Reeves, published in July, mentioned pushing CO₂ into these deep coal beds. Remember that coal and CO₂ not only goes into the fractures

N'oubliez pas que nous devons capter plus de la moitié des émissions de CO₂ et l'utiliser d'une autre façon. J'ai recensé sept à huit façons de procéder à cette séquestration.

La première est assez bien connue. Il s'agit de placer le CO₂ dans des sites d'enfouissement, comme nous le faisons avec le gaz naturel. Nous construisons ces sites avec l'aide de la nature en introduisant de l'eau dans les réserves de sel. C'est de cette façon que l'on entpose le gaz naturel à l'heure actuelle.

Les puits de gaz ne sont pas reliés aux maisons et aux générateurs. Ces derniers sont reliés à une conduite de gaz qui transporte le gaz extrait des puits pendant l'été ou les jours où la demande n'est pas très forte et le gaz est introduit dans des sites d'enfouissement. Lorsqu'on a besoin de gaz, plutôt que de construire des pipelines de section plus large, on récupère le gaz stocké dans les sites d'enfouissement, soit pour l'envoyer en Californie pour la climatisation soit pour chauffer l'est de l'Amérique du Nord.

Les réservoirs de stockage sont donc une façon de séquestrer le CO₂. Cela coûte évidemment de l'argent de creuser un réservoir.

La deuxième façon de séquestrer le CO₂ est de le mélanger avec de l'eau. Si vous avez fait une tache de graisse sur vos vêtements, ou que quelqu'un d'autre l'ait fait, vous savez que le personnel de l'avion vous donne parfois de l'eau gazéifiée pour nettoyer vos vêtements, et l'on fait la même chose pour extraire le pétrole des réservoirs pétroliers.

Si l'on se contente de pomper le pétrole directement, sans utiliser d'autres méthodes, on arrive à en extraire environ 25 p. 100. L'extraction secondaire s'effectue par injection d'eau salée ou d'une autre substance dans le gisement. Cela permet d'extraire 25 p. 100 de pétrole de plus. En utilisant du CO₂, on peut extraire 35 p. 100 de plus. Cela ne revient donc pas vraiment à séquestrer le CO₂ mais à l'utiliser pour faire sortir le pétrole.

Cela crée un problème sur le plan fiscal, que je vais vous expliquer plus tard, parce que dans la plupart des pays, il n'y a qu'un seul gouvernement qui contrôle la production de pétrole. Au Canada, cette activité relève des gouvernements fédéral et provinciaux. Je vous parlerai dans un instant de notre régime fiscal.

Une autre façon de se débarrasser du CO₂ consiste à l'injecter dans des couches de charbon pour produire du méthane houillé. Le CO₂ se combine en fait au charbon et augmente de 10 à 30 p. 100 la quantité que l'on peut extraire d'une couche de charbon.

Vous avez remarqué que les deux dernières façons dont je viens de parler ont pour effet d'augmenter la production. Elles intéressent beaucoup les provinces qui perçoivent la plus grosse partie des redevances provenant du gaz naturel et du pétrole.

Une autre façon de se débarrasser du CO₂ est de le pomper dans des couches de charbon profondes qui ne semblent pas se prêter à la production de méthane houillé. Il n'est pas possible d'exploiter ce type de couche de charbon. Scott Reeves a récemment effectué une enquête aux États-Unis, qu'il a publiée au mois de juillet, dans laquelle il parle d'injecter le CO₂ dans ces

in the coal but combines with the carbon to sequester more carbon dioxide. The combination voids space because a chemical reaction takes place.

Scott Reeves states that the current levels of emissions would allow us to take a 40-year supply of CO₂ and store it in deep coal beds. These coal beds exist in great supply in Western Canada west of Winnipeg and east of Montreal. Montreal to Winnipeg may think that they control the votes, but the coal is controlled outside that area.

A tremendous amount could be put away, but there again is a case of economics.

One of the other ways to sequester CO₂ is an old-fashioned one. Remember they once would bring geraniums into the hospital room during the day and remove them at night. During the daytime, CO₂ is sequestered on farms and forests.

We know that we can sequester a large amount of CO₂ in different types of farming but it would be a very complicated set-up to give tax or sequestering advantages. We could start looking with farmers and lumber owners as to how to use a certain amount of it.

If you have a pipeline of CO₂ going by your door on the way to an oil field or to be stored, you could tap some of it off into greenhouses. It helps the plants grow faster.

One of the last ways of sequestering CO₂ is the one being used in Norway now under the sea. You can pump it into non-potable aquifers. Aquifers lie anywhere from 5,000 to 25,000 feet in depth and are very salt water or sulphur laden. In the oil business, we drill more of those than we need, so that might be a use for them.

I want to apologize. My printer quit. I would normally print these points so that you could have them to ask questions, but you will have a record anyhow. Your redoubtable assistant, who helped me for many years, will not miss anything.

How do you pay for it? One method is carbon trading. If you use a carbon trading system, you may get tax and investment funds to build a facility, whether it is a new nickel refinery in Newfoundland or a power plant in Alberta. You would try to make it as CO₂-efficient as you can in order to gain carbon credits that you can trade to make money. That is one of the ways of paying for it.

couches de charbon profonde. Je rappelle que le charbon et le CO₂ ne se répandent pas seulement dans les failles de la couche, mais se combinent avec le carbone pour séquestrer du dioxyde de carbone supplémentaire. Cette combinaison a pour effet de créer un vide parce qu'il se produit une réaction chimique.

Scott Reeves affirme que les niveaux actuels d'émissions nous permettraient de stocker dans les couches de charbon profondes une quantité de CO₂ qui représente 40 ans de consommation. Il existe de nombreuses couches de charbon dans l'ouest du Canada, à l'ouest de Winnipeg et à l'est de Montréal. Il est possible que les gens qui vivent entre Montréal et Winnipeg pensent qu'ils contrôlent les votes, mais le charbon est contrôlé à l'extérieur de ce secteur.

Il serait donc possible d'entreposer ainsi des quantités considérables, mais il y a évidemment l'aspect économique.

Il y a une autre façon de séquestrer le CO₂ qui est ancienne. Vous vous souvenez que l'on avait l'habitude d'amener des pots de géraniums dans les chambres d'hôpital pendant la journée et de les retirer pour la nuit. Pendant la journée, les champs et les forêts séquestrent du CO₂.

Nous savons qu'il est possible de séquestrer de grandes quantités de CO₂ dans divers types d'exploitations agricoles, mais il serait très compliqué de créer un régime comportant des incitatifs fiscaux et autres pour la séquestration du CO₂. Nous pourrions chercher avec les agriculteurs et les propriétaires de droits de coupe les façons d'en utiliser une partie.

S'il y avait une conduite de CO₂ qui passait à côté de chez vous et qui le transportait vers un gisement de pétrole ou un site de stockage, il serait possible d'en utiliser dans les serres. Ce gaz accélère la croissance des plantes.

Une des dernières façons de séquestrer le CO₂ est celle qu'utilise la Norvège, c'est-à-dire sous la mer. Il est possible d'injecter ce gaz dans des aquifères contenant de l'eau non potable. Les aquifères se trouvent entre 5 000 et 25 000 pieds de profondeur et contiennent toujours beaucoup d'eau salée ou soufrée. Dans le secteur du pétrole, nous en découvrons beaucoup plus que ce dont nous avons besoin, et ce serait par conséquent une façon de les utiliser.

Je vous demande de m'excuser. Mon imprimante est en panne. Habituellement, j'imprime mes commentaires pour que vous puissiez ensuite poser des questions, mais vous aurez de toute façon le compte rendu. Votre assistant redoutable, qui m'a aidé pendant des années, ne manque rien.

Comment payer pour cette opération? Une méthode consisterait à vendre des droits d'émissions de carbone. Avec un tel système, une société pourrait obtenir des avantages fiscaux et du capital pour construire une usine, qu'il s'agisse d'une nouvelle raffinerie de nickel à Terre-Neuve ou d'une centrale électrique en Alberta. Il faudrait que cette usine soit aussi efficace que possible sur le plan de l'émission de CO₂ de façon à obtenir des crédits d'émissions de carbone qui pourraient être ensuite vendus. Ce serait une des façons de financer cette construction.

The other way would be to study the tax regime in the U.S. I do not know it in detail, but they are obviously highly successful in trapping CO₂ in the West. They are so successful that they export their CO₂ to Canada.

One of the more humorous things that happened in Kyoto was that the leader of one of the companies in Alberta was complaining loudly about CO₂ and how bad the Kyoto Protocol was until someone whispered in his ear that he was buying CO₂ from the U.S. That quieted that end of the table for a while.

CO₂ is being exported from the U.S. because it is sound tax-wise. Forty oil fields in west Texas have been flooded with CO₂ in the last two years. There is some sort of tax incentive for people creating CO₂ to ship it.

CO₂ will increase the primary oil from some of these old reservoirs by 30 per cent. Tax incentives may not be necessary from the federal government. I would be very careful, if I were the federal government, because the provinces will get the increased income from increased oil production. The province could retain a great deal of the increased income. They would likely establish the tax incentives.

In the U.S., Norway and the Middle East, we have only one government handling oil production, and therefore you can talk about tax incentives, but in Canada, we have the additional problem of two owners of oil and gas. The province has to be closely involved in how to use CO₂ in oil reserves.

You remember I mentioned that nearly 43 per cent of emissions were from power. It seems to me that the federal government could do some streamlining of their tax laws to allow solar wind and even water. I do not mean hydro from huge reserves, but water that is just used in irrigation or natural water. There is a word, but I cannot remember what it is, for hydro that is not tied to a dam. All those could be increased, and that would not sequester CO₂, but it would stop the necessity of generating power, which is mainly nowadays by coal and natural gas.

I want to go one step further and talk about another way of cutting down your CO₂, which is not exactly sequestration but comes close to it. Our committee was involved in the safety of nuclear power. We must start looking closer than we have been at nuclear power. It can be used, for instance, to help the tremendous amount of power needed to get tar sand oil out and in other areas all across Canada. We are moving towards nuclear very slowly. If you came here from Mars, you would wonder why the country famous for exporting nuclear power plants all over the world is the one where it is most difficult to get nuclear power underway. I think it is mostly because of knee-jerk reaction from 25- to 50-year-old technology. It is not quite the

L'autre façon serait d'étudier le régime fiscal des États-Unis. Je ne le connais pas parfaitement, mais je constate qu'ils réussissent très bien à recueillir le CO₂ dans l'Ouest. Ils y réussissent tellement bien qu'ils exportent leur CO₂ au Canada.

Il est arrivé un incident très drôle à Kyoto quand le dirigeant d'une des sociétés albertaines s'est plaint à voix haute des problèmes que posait le CO₂ et des problèmes que posait le Protocole de Kyoto. Quelqu'un lui a chuchoté à l'oreille qu'il achetait du CO₂ aux États-Unis et son bout de table a été très calme pendant un moment.

Les entreprises américaines exportent du CO₂ parce que cela est avantageux pour elles fiscalement. Quarante champs de pétrole de l'ouest du Texas ont été remplis avec du CO₂ ces deux dernières années. Il existe un avantage fiscal qui incite les entreprises qui créent du CO₂ à l'expédier.

Le CO₂ a pour effet d'augmenter de 30 p. 100 l'extraction primaire du pétrole dans certains gisements anciens. Il n'est peut-être pas nécessaire que le gouvernement fédéral accorde des incitations fiscales. Si j'étais le gouvernement fédéral, je serais très prudent parce que ce sont les provinces qui vont voir leurs recettes augmenter si la production de pétrole augmente. Les provinces pourraient conserver une bonne partie des recettes supplémentaires. Ce sont elles qui, probablement, accorderaient des stimulants fiscaux.

Aux États-Unis, en Norvège et au Proche-Orient, il n'y a qu'un seul gouvernement qui réglemente la production de pétrole et il est donc possible de parler d'incitations fiscales mais au Canada, nous avons le problème supplémentaire d'avoir deux propriétaires pour le pétrole et le gaz. Il faut que les provinces participent étroitement au choix des méthodes utilisées pour injecter le CO₂ dans les champs de pétrole.

Vous vous souvenez que j'ai dit que près de 43 p. 100 des émissions provenaient de la production d'électricité. Il me semble que le gouvernement fédéral pourrait prendre certaines mesures pour rationaliser ses lois fiscales de façon à favoriser l'énergie solaire, l'énergie éolienne et même l'eau. Je ne parle pas de l'hydroélectricité et des barrages, mais de l'eau que l'on utilise pour l'irrigation ou de l'eau naturelle. Il y a un mot, dont je ne me souviens plus, pour décrire l'eau qui ne se trouve pas dans un réservoir. On pourrait augmenter toutes ces sources d'énergie, ce qui ne séquestrerait pas davantage de CO₂ mais qui éviterait d'avoir à produire de l'électricité, ce qui se fait de nos jours principalement au moyen du charbon et du gaz naturel.

J'irai encore plus loin et je vous parlerai d'une autre façon de réduire le CO₂, qui ne consiste pas exactement à le séquestrer, mais qui s'en rapproche. Notre comité a examiné la question de la sécurité de l'énergie nucléaire. Nous devrions commencer à examiner de plus près que nous ne l'avons fait la question du nucléaire. On pourrait, par exemple, utiliser cette source d'énergie pour alimenter les usines d'extraction du pétrole des sables bitumineux dans différentes régions du Canada. Nous nous dirigeons très lentement vers le nucléaire. Si vous veniez de la planète Mars, vous vous demanderiez pourquoi un pays aussi connu pour la vente de ses centrales nucléaires est celui où il est le plus difficile d'utiliser l'énergie nucléaire. Je crois que c'est surtout

same as the people that tried to ban cars in Chicago because they scared the horses, but it is getting awfully close to that type of thinking, that nuclear power has been a little dangerous. In Canada, of all places, we could replace a great deal of our power generation by nuclear.

I will mention another suggestion that might get you in hot water. We sit here next to the U.S. The oil industry, for 25 to 30 years, was protected in North America by having a tariff wall for Middle East crude. When I graduated university, and I hate to say how many years ago it was, but it was after the last war, you could get Middle East crude for \$1.20. We thought everyone would go broke so we had an 80-cent-a-barrel tariff on foreign oil so that we could develop an indigenous oil industry. In other words, there was a North American policy in oil because we realized long before the oil embargo that relying on tankers to supply your needs was rather foolish because they could be sunk by submarines. Later on, the Arab embargo highly emphasized the fact that reliance outside North America was not a wise thing to do.

Now it is time to go back to the future, and go back to looking at what I would like to call an energy security premium. The Canadian government and the provinces have been mired in the past and so pleased that the Americans will buy our coal and oil that they have not even thought about asking for a premium because we lie so close to them. Canadian oil saves them going over to the Middle East and not only spending billions but losing lives in order to get oil. I think we have now got a very excellent argument, not a right-wing or left-wing argument, to say to the Americans, "If you want our oil and gas developed and continue to be developed, pay a 5 per cent or 10 per cent energy-security premium." That could go into a fund to fund the carbon dioxide equipment that we need on coal plants, generators and smelters to take the carbon dioxide off. In other words, there is no reason we should be selling oil to our major consumers in the U.S. for the same price as they bring it in from offshore. It is only in the last 15 or 20 years that we have done that. Before that, we always had a two-price system. Because of the NAFTA, you cannot charge people different prices, but I think you could charge an energy security premium. It would be much cheaper than sending their boys off to slaughter in the Middle East or invading Afghanistan and Iraq and so on. An energy security premium could be used to finance sequestering of CO₂ and equipping your industry, the stationary industry, in such a way that it could capture the CO₂.

une réaction primaire à une technologie qui remonte à 25 ou 50 ans. Ce n'est pas tout à fait la même chose que les gens qui ont essayé d'interdire les voitures à Chicago parce qu'elles faisaient peur aux chevaux, mais cela s'en rapproche dangereusement lorsqu'on dit que l'énergie nucléaire est dangereuse. Il est évident que le Canada pourrait utiliser l'énergie nucléaire pour satisfaire à une bonne partie de ses besoins en électricité.

Je vais vous faire une autre suggestion qui va peut-être vous placer dans une position délicate. Nous sommes tout proche des États-Unis. Pendant près de 30 ans, les droits de douane protégeaient l'industrie pétrolière de l'Amérique du Nord de la concurrence que lui faisait le pétrole brut du Moyen-Orient. Lorsque j'ai quitté l'université, et je n'aime pas beaucoup dire à quand cela remonte, mais c'était après la dernière guerre, le brut du Moyen-Orient valait 1,20 \$. Nous pensions que tout le monde allait faire faillite alors nous avons imposé un droit de douane de 80c. le baril sur le pétrole étranger de façon à pouvoir développer un secteur pétrolier local. Autrement dit, il y avait en Amérique du Nord une politique en matière de pétrole parce que nous avons compris bien avant l'embargo sur le pétrole qu'il était assez stupide de s'en remettre à des bateaux-citernes pour combler nos besoins parce que ces bateaux risquaient d'être coulés par des sous-marins. Par la suite, l'embargo décrété par les Arabes a clairement montré qu'il n'était pas sage pour l'Amérique du Nord de s'en remettre à des sources d'approvisionnement étrangères.

Il faut maintenant revenir au futur et examiner ce que j'aimerais appeler un supplément pour la sécurité énergétique. Le gouvernement canadien et les provinces ont été tellement heureux de voir que les Américains achetaient notre charbon et notre pétrole qu'ils n'ont jamais envisagé de leur demander un supplément parce que nous étions des fournisseurs très proches. Le pétrole canadien leur évite de se rendre au Moyen-Orient et de dépenser non seulement des milliards de dollars mais de perdre des vies pour avoir du pétrole. Je crois que nous avons aujourd'hui un excellent argument, qui n'est pas un argument de droite ou de gauche, qui nous permet de dire aux Américains: «Si vous voulez notre pétrole et notre gaz et continuer à en acheter, vous allez devoir payer un supplément de 5 à 10 p. 100 à titre de supplément pour la sécurité énergétique». Ces sommes pourraient aller dans un fonds destiné à financer l'équipement de contrôle des émissions de dioxyde de carbone dont nous avons besoin pour nos usines de traitement de la houille, nos centrales électriques et nos fonderies. Autrement dit, il n'y a pas de raison de vendre notre pétrole à nos principaux clients américains au même prix que celui qu'ils paient pour l'obtenir à l'étranger. Cela ne fait que 15 ou 20 ans que nous faisons cela. Auparavant, nous avions un système de double prix. À cause de l'ALENA, il est interdit de faire varier les prix en fonction de l'acheteur, mais je pense que l'on pourrait demander un supplément pour la sécurité énergétique. Cela leur reviendrait beaucoup moins cher que d'envoyer leurs soldats se faire massacrer au Moyen-Orient ou d'envahir l'Afghanistan et l'Iraq et le reste. Ce supplément pour la sécurité énergétique pourrait être utilisé pour financer la séquestration du CO₂ et équiper l'industrie, l'industrie stationnaire, pour qu'elle puisse capter ce gaz.

I have left with you three solutions you can tussle with, tax-wise, for using carbon dioxide, although I think it is economically sensible for the provinces to replace some of power generation with nuclear, if not all the base load. France has gone to 85-per-cent nuclear now. Last, of course, is to charge an export or security premium to the people we export our oil and gas to.

The Chairman: I think it would be most practical if we hear from Mr. Kambeitz next before we begin questions. Is that agreeable to members?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Lionel Kambeitz, Chairman and CEO, HTC Hydrogen Thermochem Corporation: Thank you for the opportunity to present our vision of the coming hydrogen economy and its relationship to some of the environmental issues that we all are very concerned about as Canadians.

I am an entrepreneur and business developer from Regina, Saskatchewan. I have been fortunate in the last 15 years to have been involved in businesses that are either directly involved in the environmental movement or on the fringes of it. I feel I have sort of stumbled into becoming an environmental businessman. They are both successful ventures in the past, and we have decided to stay the course for many of our other business development endeavours, and that brought to us the hydrogen economy approximately 36 months ago.

From our perspective as entrepreneurs who are wanting to watch the rollout of the hydrogen economy, from the environmental side, the driving factor for us seems to be right in front of us: inner-city air quality, health issues related to inner-city air quality, and of course in many cases the socio-economic disadvantage of having to live in larger cities that have inner-city air quality issues all coming from the exhaust pipe. A more broad and macro concern for us is the greenhouse gas issue and of course the related Kyoto issues. To a certain degree, if we solve the inner-city problems with the hydrogen economy moving in and reducing gas exhaust emissions, we may not be solving the greenhouse gas issue because we may end up producing hydrogen using present technology: produce CO₂ outside the inner cities, move the product into the inner cities and reduce, of course, the issues of inner city air quality.

However, I think the hydrogen economy is upon us. We believe that the hydrogen economy will roll out. We are not futurists in that regard. We have stayed in close contact with what we think are the two driving industries of the hydrogen economy: the automotive industry and large oil and gas. If we can understand what their thoughts and needs are, or their thoughts and strategies are, between those two sectors we are starting to understand how quickly the hydrogen economy will roll out.

Je vous propose trois solutions auxquelles vous pourrez réfléchir, notamment sur leurs aspects fiscaux, pour l'utilisation du dioxyde de carbone, même si je pense qu'il serait économiquement rentable que les provinces utilisent des centrales nucléaires pour produire une partie, voire toute, l'électricité dont elles ont besoin. En France, 85 p. 100 de l'électricité provient du nucléaire. La dernière solution consiste à demander un supplément pour l'exportation ou pour la sécurité aux gens à qui nous vendons notre pétrole et notre gaz.

Le président: Je crois qu'il serait bon d'entendre M. Kambeitz avant de passer aux questions. Les membres du comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Lionel Kambeitz, président et chef de la direction, HTC Hydrogen Thermochem Corporation: Je vous remercie de me donner la possibilité de vous présenter notre vision de l'économie de l'hydrogène et les rapports qu'elle entretient avec des questions environnementales qui touchent de très près les Canadiens.

Je suis un créateur d'entreprises de Regina, en Saskatchewan. Depuis 15 ans, j'ai eu la chance de m'occuper d'entreprises qui touchaient directement ou indirectement le mouvement environnemental. Je pense que c'est un peu par hasard que je suis devenu un homme d'affaires dans le secteur de l'environnement. Nous avons lancé deux entreprises qui ont été des succès et nous avons décidé de continuer dans la même veine pour la plupart de nos activités en matière de création d'entreprises, ce qui nous a amenés à nous intéresser à l'économie de l'hydrogène il y a près de 36 mois.

En tant qu'entrepreneurs qui veulent voir démarrer l'économie de l'hydrogène, du point de vue de l'environnement, la principale raison nous semble être devant nous: la qualité de l'air dans les centres-villes, les problèmes de santé que pose la qualité de cet air et, bien sûr, dans de nombreux cas, les problèmes socio-économiques qui découlent du fait que l'air des grandes villes est pollué, tout cela à cause des voitures. Il y a bien sûr une préoccupation plus large qui est celle des gaz à effet de serre, et qui est, bien sûr, reliée à l'Accord de Kyoto. Jusqu'à un certain point, nous pensons que, si nous réussissons à régler les problèmes des grandes villes grâce au démarrage de l'économie de l'hydrogène et à la réduction des émissions de gaz d'échappement, nous ne résoudrons peut-être pas le problème des gaz à effet de serre parce que nous risquons finalement de produire de l'hydrogène avec la technologie actuelle: produire le CO₂ à l'extérieur des grandes villes, transporter le gaz vers les centres-villes et améliorer ainsi la qualité de l'air.

Je pense toutefois que l'économie de l'hydrogène existe déjà. Nous pensons que l'économie de l'hydrogène va démarrer. Nous ne sommes pas des illuminés. Nous sommes en communication étroite avec les deux secteurs industriels qui travaillent à la mise en place de l'économie de l'hydrogène: l'industrie automobile et les grandes sociétés pétrolières. Lorsqu'on connaît les projets et les besoins de ces deux secteurs, ou plutôt leurs réflexions et leurs stratégies, on comprend que l'économie de l'hydrogène va démarrer très rapidement.

Without speaking too generally, or too specifically, about hydrogen, the good news is that today we are approximately 40 to 45 per cent efficient in the use of our fuel cells. Every single month, every single quarter, fuel cells are being produced to be more efficient, as compared to the combustion engine, where we are 90 to 95 per cent efficient already. There seems to be no room to improve the efficiency of the combustion engine. Where we are today in the fuel cells is we are 40 to 45 per cent efficient and moving up rapidly in that efficiency scale.

The other positive aspect of the hydrogen economy — and this is where we come into play — is that the technologies that will convert to hydrogen, whether it is the reformation of natural gas or electrolysis of water or other technologies, are improving their efficiencies almost exponentially. Certainly they are making dramatic improvements in that conversion efficiency, both from a cost perspective of the final product of hydrogen and efficiency from an environmental perspective.

In that regard, we have to track what the auto companies are really telling us. We have tried to stay as close as we can to the people who are driving the strategies of the big five or big six auto companies. Our conclusions are this: General Motors, in the next six years, will have one million hydrogen-powered cars on the road. They are committed to that by 2010. Honda is advertising fuel cell vehicles today in many of the business magazines. Heaven forbid, if you went to your Honda dealer, you could not buy one — they do not know how to price them — but they are advertising them, in any event. You see the fuel cell vehicles, FCVs, so Honda seems to believe that the fuel cell vehicle is a reality.

Toyota is advertising fuel cell vehicles as well. They have provided several universities and counties in California with fuel cell vehicles to start the demonstration process, and start the viability process of viable fleet use of hydrogen. BMW is the most committed — albeit in an area that we are not the most pleased about. They are most committed to an internal combustion engine utilizing hydrogen, which is unusual. All the others seem to be committed to fuel cell technology; and BMW wants to stay committed to hydrogen use, but utilizing an internal combustion engine. Ford is involved, but a little less committal — so we find that the auto companies are rolling out.

We found ourselves then in conversations with the big four oil companies — Shell, BP, Mobile Exxon and Chevron Texaco. We found that they were feeling a little behind in their strategy to roll out a service-station supply model. Governor Schwarzenegger, the new governor of California, has promised a hydrogen service station every 20 miles up and down the California interstate. I do not know whether that is a California promise or a reality. Nevertheless, it certainly has been in the news in the last week

Sans parler de façon trop générale ou trop précise, on peut dire aujourd'hui que les piles à combustible ont une efficacité réelle de 40 à 45 p. 100. Tous les mois, tous les trimestres, on produit des piles à combustible de plus en plus efficaces, alors que le moteur à combustion atteint déjà un taux d'efficacité de 90 à 95 p. 100. Il semble difficile d'améliorer l'efficacité du moteur à combustion. Aujourd'hui, les piles à combustible ont une efficacité de 40 à 45 p. 100, et cette efficacité s'améliore rapidement.

L'autre aspect positif de l'économie de l'hydrogène, et c'est là que nous intervenons, est que les technologies qui vont utiliser l'hydrogène, que ce soit grâce au reformage du gaz naturel ou à l'électrolyse ou encore à d'autres technologies, sont en train d'améliorer leur efficacité de façon pratiquement exponentielle. On peut affirmer que ces technologies s'améliorent de façon considérable pour ce qui est de l'efficacité de la transformation, tant sur le plan de la rentabilité du produit final, à savoir l'hydrogène, que sur celui de l'efficacité du point de vue de l'écologie.

Sur ce point, il faut savoir ce que nous disent vraiment les constructeurs automobiles. Nous nous sommes efforcés de rester en contact avec les personnes qui élaborent les stratégies des cinq ou six principaux fabricants d'automobiles. Voici quelles sont nos conclusions: dans six ans, General Motors mettra sur les routes un million de voitures à hydrogène. Ce fabricant s'est engagé à le faire d'ici 2010. Honda fait de la publicité pour des véhicules à piles à combustible dans de nombreuses revues professionnelles. Bien sûr, vous ne pouvez pas aller en acheter une chez un concessionnaire Honda, ce constructeur ne saurait pas à quel prix vous la vendre, mais il fait néanmoins de la publicité à leur sujet. Il est possible de voir les véhicules à hydrogène, et l'on peut en conclure que Honda estime que le véhicule à hydrogène est bien une réalité.

Toyota fait également de la publicité au sujet des véhicules à hydrogène. Ils ont fourni des véhicules de ce type à plusieurs universités et comtés de la Californie pour faire connaître cette nouvelle technique et montrer qu'un parc de voitures à hydrogène est un choix viable. BMW est le constructeur qui est le plus engagé dans cette direction, même si nous ne sommes pas très heureux des choix qu'il a faits. Il a choisi un moteur à combustion interne qui utilise l'hydrogène, une solution inhabituelle. Tous les autres fabricants semblent avoir choisi la technologie de la pile à combustible; BMW s'est vraiment engagé à utiliser l'hydrogène, mais dans un moteur à combustion interne. Ford s'occupe également de cette question, mais cette société ne s'est pas engagée définitivement dans cette direction; nous avons donc constaté que les constructeurs automobiles ont choisi cette direction.

Nous avons également eu des entretiens avec des représentants des quatre grandes pétrolières, Shell, BP, Mobile Exxon et Chevron Texaco. Nous avons constaté que ces sociétés estimaient avoir pris un peu de retard dans leur stratégie de mise en place d'un système de distribution dans les stations-service. Le gouverneur Schwarzenegger, le nouveau gouverneur de la Californie, a promis qu'il y aurait une station-service vendant de l'hydrogène tous les 20 milles sur l'autoroute qui traverse la

or so.

The fuel companies, two in particular, have impressed us with a sense of urgency. Chevron Texaco has impressed us with a sense of urgency to have a roll-out strategy to roll out hydrogen availability at their service stations in North America, and in parts of northern Europe. We find that British Petroleum, as well, has a sense of urgency to have a roll-out strategy to ensure that, in strategic geographic areas, they have hydrogen fuelling available for the coming hydrogen economy.

Royal Dutch Shell has a more global view; it has a European perspective, and a little bit of a different one than the other companies. It does not seem to be quite as concerned about rolling out a hydrogen fuelling strategy into its service station model.

We believe that the auto companies and fuel companies are indeed moving hand-in-hand and watching each other to be sure one is not ahead of the other. We are reminded of a time back in history, in 1915, when the price of oil was 80 cents a barrel in Pennsylvania and the price of gasoline was a dollar a gallon in Paris. We found out that somebody in Detroit, called Mr. Ford, was producing more cars, and suddenly we needed more gasoline and we did not know how to produce it. That inequity was solved with technology — thermochemical cracking. That technology solved that issue and gasoline went back down to eight cents a gallon, and the automobile was born and life went on. The fuel companies and the car companies do not want to be caught in that “me first, who is first” scenario.

We believe that there is a three-part strategy required on the part of Canada, and I would say the United States, in terms of rolling out what I consider to be a viable hydrogen economy, and a viable environmental strategy along with that hydrogen economy. First and foremost, we believe that hydrogen is not working in competition with hydrocarbons. Rather, based on issues of energy security, that Mr. Taylor has discussed, it is really in addition to. We seem to need every barrel and gigagram of gas we can get, along with all the new hydrogen technologies, to supplement what we have. It really is an issue of security, in our opinion.

Having said that, the three-part strategy involves a more significant approach to mandatory conservation. I think we have to start an approach to mandatory conservation of some sort and, if I can use the phrase, turn up the heat in the sense of education and volunteerism on the other side of conservation. We seem to have slipped off the wagon, and we are back to consuming fossil fuels at an alarming rate.

Second, and this is where Hydrogen Thermochem Corporation comes in, we need an interim strategy of 15 to 20 years, while the larger hydrogen economy is ushered in. That interim strategy

Californie. Je ne sais pas s'il s'agit là d'une promesse à la californienne ou d'une réalité. Il demeure que cette question fait les nouvelles depuis une semaine.

Les pétrolières, en fait, deux en particulier, nous ont déclaré qu'il était urgent d'agir. La société Chevron Texaco nous a montré qu'elle voulait mettre en place rapidement une stratégie consistant à avoir des stations-service qui distribuent de l'hydrogène en Amérique du Nord et dans certaines parties de l'Europe du Nord. Nous avons également constaté que British Petroleum estimait devoir rapidement adopter une stratégie de déploiement de façon à pouvoir assurer l'approvisionnement en hydrogène de la nouvelle économie de l'hydrogène, dans certains secteurs géographiques stratégiques.

La Royal Dutch Shell a une vision plus globale; elle a une perspective européenne qui est légèrement différente de celle des autres sociétés. Elle ne semble pas aussi intéressée que les autres à déployer une stratégie de distribution de l'hydrogène dans son réseau de stations-service.

Nous pensons que les fabricants automobiles et les sociétés pétrolières avancent au même rythme et se surveillent pour être sûrs de ne pas se laisser dépasser par les autres. Cela nous rappelle une époque que nous avons déjà connue, en 1915, au cours de laquelle le pétrole valait 80c. le baril en Pennsylvanie alors que celui de l'essence était de 1 \$ le gallon à Paris. Quelqu'un à Detroit, qui s'appelait M. Ford, s'est tout à coup mis à produire davantage de véhicules qui avaient besoin d'essence alors que nous ne savions pas comment l'obtenir. Ce déséquilibre a été résolu par la technologie — le craquage thermochimique. Cette technologie a résolu le problème et l'essence est retombée à 8c. le gallon, l'automobile est née et la vie a continué. Les sociétés pétrolières et les fabricants d'automobiles ne veulent pas se laisser distancer par un autre groupe.

Nous pensons que le Canada devrait adopter une stratégie à trois volets, tout comme d'ailleurs les États-Unis, pour mettre en place ce que je considère comme une économie viable de l'hydrogène et une stratégie environnementale viable qui pourrait se combiner à la première. En premier lieu et principalement, nous pensons que l'hydrogène ne fait pas concurrence aux hydrocarbures. En fait, si l'on pense à la sécurité de l'approvisionnement énergétique, dont M. Taylor a parlé, l'hydrogène vient compléter les autres sources d'énergie. Nous pensons que nous aurons besoin de tout le gaz que nous pourrions découvrir, ainsi que des nouvelles technologies axées sur l'hydrogène, pour compléter ce que nous avons. Nous estimons qu'il s'agit là d'une question de sécurité.

Cela dit, la stratégie à trois volets que nous proposons doit être davantage axée sur la conservation obligatoire des ressources. Nous devons choisir la conservation obligatoire des ressources et, si je peux m'exprimer ainsi, faire davantage en matière d'éducation et de bénévolat pour compléter cette stratégie. Nous avons arrêté de faire certains efforts et nous en sommes revenus à consommer de façon alarmante les carburants fossiles.

Deuxièmement, et c'est là où intervient Hydrogen Thermochem Corporation, il faut élaborer une stratégie de transition, pour une période de 15 à 20 ans, en attendant

involves the production of hydrogen at the end of the distributed energy network. It is the only practical way we can deliver hydrogen five years, seven years, ten years from now, to the consumer at a service-station level, at a residential-garage level, or at any sort of a fleet level. The strategy is to produce hydrogen at the end of the distributed energy network through utilization of the natural gas distributed energy network — or, of course, the electrical grid. We have chosen the natural gas distributed energy network because it is the most cost effective, first. Our intent is to have reformation technologies that involve CO₂ capture and utilization. We believe that is the strategy that the company will pursue.

We have done that with the University of Regina. I have included a variety of information on our company in my package. Some of it is quite promotional. However, I have also included information on the new greenhouse gas centre, the international test centre for greenhouse gases at the University of Regina. Our laboratories are located within that facility.

We selected that facility because of the intellectual capital at the University of Regina on energy conversion, natural gas conversion. Our secondary mandate in the reformation of natural gas to hydrogen was to develop a technology that would capture CO₂. Our mandate to the University of Regina — and to the five Ph.D.s that we have “bubbling beakers,” as we like to say, in the labs in Regina — is to produce a dry reformation technology that could be put into an appliance model, to be installed at a service station and consumer level. That reformation technology would have to be more efficient than existing steam reforming technology presently used to produce hydrogen.

Second, we wanted a CO₂ capture capability in one of two areas. The first capture technology comes with the production of pure, food-grade CO₂. In some of the large fleet scenarios and large service-station scenarios, that food-grade CO₂ may indeed be collectible and reusable in the food industry. The other capture technology is a mineralization technology that we have instructed the University of Regina to proceed with on their research for us. That would involve the mineralization of partial amounts of CO₂ that would normally be let out to the atmosphere as we normally would reform natural gas into hydrogen.

That is the mandate that we have given the University of Regina in our three-year collaborative research agreement which we have funded. We are completing a worldwide search for the right intellectual capital to follow through with this strategy.

l'arrivée de la nouvelle économie de l'hydrogène. Cette stratégie de transition consisterait à produire de l'hydrogène à l'extrémité du réseau de distribution de l'énergie, c'est-à-dire près des consommateurs. C'est la seule façon pratique de livrer l'hydrogène d'ici cinq, sept ou dix ans, aux consommateurs; il faut le faire dans les stations-service, dans les garages des résidences ou pour les parcs automobiles. La stratégie consiste à produire l'hydrogène à l'extrémité du réseau de distribution de l'énergie en utilisant le réseau de distribution du gaz naturel, et bien sûr, le réseau électrique. Nous avons choisi le réseau de distribution du gaz naturel parce que c'est le plus rentable, c'est la première raison. Notre intention est de mettre au point des technologies de reformage qui assurent le captage et l'utilisation du CO₂. Nous pensons que c'est la stratégie qui va guider notre société.

C'est ce que nous faisons avec l'Université de Regina. Notre brochure contient toutes sortes d'informations sur notre société. Une grande partie de la brochure est consacrée à faire la promotion de notre entreprise. J'ai néanmoins inclus de l'information sur le nouveau centre sur les gaz à effet de serre, sur le centre international de test pour les gaz à effet de serre de l'Université de Regina. Nos laboratoires sont situés dans cet établissement.

Nous l'avons choisi à cause du capital intellectuel que possède l'Université de Regina dans le domaine de la conversion de l'énergie et de la transformation du gaz naturel. Notre mandat secondaire en matière de reformage du gaz naturel en hydrogène consistait à développer une technologie qui permette de capter le CO₂. Notre mandat envers l'Université de Regina, et envers les cinq docteurs qui font bouillir les béchers, comme nous disons, dans les laboratoires de Regina, est de mettre au point une technologie de reformage à sec qui pourrait être utilisée dans des petits appareils installés dans les stations-service ou chez les consommateurs. Il faudrait que cette technologie du reformage soit plus efficace que celle du vaporeformage que l'on utilise actuellement pour produire de l'hydrogène.

Deuxièmement, nous voulions être en mesure de capter le CO₂ dans un des deux domaines suivants. La première technologie de captage permet la production d'un CO₂ pur, de qualité alimentaire. Dans les projets destinés aux grands parcs automobiles et aux grosses stations-service, il serait effectivement possible de récupérer et de réutiliser un CO₂ de qualité suffisante pour être employé par l'industrie alimentaire. L'autre technologie de captage est une technologie de minéralisation pour laquelle nous avons demandé à l'Université de Regina de faire de la recherche pour nous. Il s'agit de minéraliser une certaine partie du CO₂ qui est normalement libérée dans l'atmosphère au cours de l'opération de reformage du gaz naturel en hydrogène.

C'est le mandat que nous avons confié à l'Université de Regina dans le cadre de notre entente de recherche collaborative de trois ans que nous finançons. Nous avons recherché dans tous les pays le capital intellectuel dont nous avons besoin pour mettre en oeuvre cette stratégie.

The third and most important of the three-part strategy — one being conservation and two being the interim solution — involves government, academia and business. We have to provide significant support to the renewable technologies and the renewable research and development that will allow us to ultimately produce, in 15 to 20 years, a hydrogen for ultimately utilizing renewable technologies. The Americans have made quite a commitment to hydrogen. Mr. Bush commented that a child born today would drive a fuel cell vehicle. Mr. Bush's administration has dedicated several billions of dollars to that effort. I believe that if we begin today with the involvement of government, academia and business, we could have cost-effective, evolving, renewable technologies in 12 to 15 years time.

We support the three-part strategy. We need help from the Government of Canada in the area of conservation. We need a renewal in conservation education and mandatory conservation. We have all the help that we think we need for the interim strategy. Funding of universities and their facilities have encouraged us to move from a private laboratory setting into an academic laboratory setting to achieve our goal at a much more rapid rate. We are certainly pleased with how that has evolved. I believe that government's involvement would be the implementation of the newer renewable technologies.

The final vision of HTC for utilizing the distributed energy network is practical. Chevron-Texaco has endorsed it as the way to progress their service stations in North America. They are unsure of what they will do in 15 years time but they seem sure of their interim strategy and the involvement of natural gas. They have interests in companies such as ours because we will attempt to do this while being kind to the environment and reducing or eliminating the CO₂ emissions of the process.

It is a pleasure to sit beside the Honourable Mr. Taylor. The concept and tragedy of natural gas is talked about a great deal — the ability to turn environmental gold, natural gas, into lead, which seems to be heavy oil. I do not know how to stop that. We have a significant movement of market forces that are driving the conversion of natural gas, which I consider to be environmental gold from an energy perspective, into the heaviest and stickiest oil we could possibly ever dream of. We have to upgrade and refine it such that I have grave concerns about its effect on the environment. I am sure Mr. Taylor will have more ideas than I would have on this subject but, certainly, I have looked at this from the outside for quite some time. We certainly must address this issue as well.

I would be happy to field any questions, Mr. Chairman.

Le troisième volet de cette stratégie, et le plus important, le premier étant la conservation et le deuxième l'élaboration d'une solution de transition, exige l'intervention du gouvernement, des universitaires et du secteur commercial. Il faut accorder un soutien financier approprié aux sources d'énergie renouvelables et à la R et D dans ce domaine pour que nous puissions produire finalement, dans 15 à 20 ans, de l'hydrogène et disposer ainsi d'énergie renouvelable. Les Américains sont déjà engagés dans la voie de l'hydrogène. M. Bush a déclaré que l'enfant qui naît aujourd'hui conduira un véhicule à hydrogène plus tard. L'administration de M. Bush a affecté plusieurs milliards de dollars à cet effort. Je pense qu'en commençant aujourd'hui, avec la participation du gouvernement, des universités et des entreprises, nous pourrions avoir des sources d'énergie renouvelables, rentables et évolutives d'ici 12 à 15 ans.

Nous préconisons donc d'élaborer une stratégie à trois volets. Nous avons besoin de l'aide du gouvernement du Canada pour la conservation. Il faut renouveler la formation en matière de conservation et la rendre obligatoire. Nous avons tout ce qu'il nous faut, pensons-nous, pour élaborer une stratégie de transition. Le financement accordé aux universités et à leurs installations nous ont incités à abandonner un laboratoire privé pour nous installer dans un laboratoire universitaire parce que nous pensions pouvoir ainsi atteindre notre objectif beaucoup plus rapidement. Nous sommes très satisfaits de la façon dont les choses évoluent. Je pense que la participation du gouvernement devrait porter sur la mise en oeuvre des technologies de pointe en matière d'énergie renouvelable.

La dernière raison pour laquelle HTC a choisi le réseau de distribution de l'énergie est une raison pratique. Chevron-Texaco l'a adopté pour développer ses stations-service en Amérique du Nord. Cette société ne sait pas très bien ce qu'elle fera dans 15 ans, mais elle semble sûre d'avoir adopté la bonne stratégie de transition et d'avoir choisi le gaz naturel. Elle s'intéresse à des entreprises comme la nôtre parce que nous essayons de faire tout cela, sans nuire à l'environnement et en réduisant ou en supprimant les émissions de CO₂ dans ce procédé.

C'est un plaisir pour moi d'être assis au côté de M. Taylor. On parle beaucoup de la tragédie que représente l'utilisation que l'on fait du gaz naturel, la possibilité de transformer l'or écologique, à savoir le gaz naturel, en plomb, qui semble être le pétrole lourd. Je ne sais pas comment empêcher cette transformation. Les forces du marché poussent à la transformation du gaz naturel, que je qualifierais d'or écologique du point de vue de l'énergie, pour en faire le pétrole le plus lourd et le plus visqueux que l'on puisse imaginer. Il faut tellement le raffiner pour pouvoir l'utiliser que je crains que cela ait un effet très préjudiciable sur l'environnement. Je suis certain que M. Taylor a plus d'idées que moi sur ce sujet, mais cela fait déjà quelque temps que je réfléchis à cet aspect. Il faudra certainement trouver une solution à ce problème.

Je serais heureux de répondre aux questions, monsieur le président.

The Chairman: Do I understand correctly that your reference to the end of the pipeline is, in effect, the production of hydrogen at the retail site?

Mr. Kambeitz: That is correct.

Senator Spivak: Mr. Taylor, it is great to see that you are firing on all engines, as always. I have only one question, although we get so many great ideas. The current legislation is not bad but there is a definite gap between the ideas that we have and the legislation that is in place and its implementation. For example, last night they spoke to the issue of toxics, which is big. In 10 years, they have evaluated one toxic chemical. Out of 23,000, they have done 10. It is slow going.

How do you evaluate, from your apolitical seat, the ability of government to move quickly? We do not have a great amount of time, especially when you think of lead-time to bring these things into production. How do you evaluate government's ability to capture some of these brilliant ideas and to place greater priority on funding to, for example, subsidize oil and gas development? What is your view?

Mr. Taylor: That is a difficult question. First, you have to leave it to the market. I do not think government spending is very efficient at any time. Right now in Canada, provincial governments have quite an input to energy because they own the coal and the oil. They are worried that the price of their resource in the future may not be as high as it should be. On the national scene, the Department of Natural Resources is rooted firmly in the past, maybe two generations ago, in terms of their thinking. The Department of the Environment is progressive and will want to get going. The northern resources department, Indian and Northern Affairs Canada, has a great deal of our future not only in diamonds but also in energy. Three government departments are all vying with one another without any coordination of effort, that I can see. They all appeal to a cabinet that has been in power for so long that a change in political parties may help. However, one of the big drawbacks has been the tremendous power of our energy companies, which are the biggest in the world as a general rule. They have tremendous political power to try to stay with the status quo. Petro-Canada would love to produce gasoline from 100-year-old and 50-year-old refineries forever. Naturally, some of the other companies would like that too. Some of the newer companies, such as Shell Energy, are building refineries now. We are getting a bit of an argument between the major companies that are competing with one another. As Mr. Kambeitz mentioned, it comes up in the issue of hydrogen as well.

Le président: J'ai compris, lorsque vous avez parlé de l'extrémité du pipeline, que vous parliez en fait de produire l'hydrogène à l'endroit où il sera distribué au détail, est-ce bien cela?

M. Kambeitz: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Monsieur Taylor, je suis heureuse de vous voir en pleine forme, comme toujours. Je n'ai qu'une seule question même si vous nous avez donné beaucoup de bonnes idées. Les lois actuelles ne sont pas mauvaises, mais il y a un écart très net entre nos idées et les dispositions adoptées et leur mise en oeuvre. Par exemple, nous avons parlé hier soir de la question des substances toxiques, qui est un sujet grave. En dix ans, nous n'avons étudié qu'un seul produit chimique toxique. Sur 23 000, nous en avons étudié dix. Cela n'est pas très rapide.

Pensez-vous, en tant que personne qui observe la politique avec du recul, que le gouvernement est capable de réagir rapidement? Nous ne disposons pas de beaucoup de temps, en particulier si l'on pense au temps qu'il faut pour arriver à produire ce genre de chose. Que pensez-vous de la capacité du gouvernement de s'approprier ces idées brillantes et d'accorder des fonds en priorité pour, par exemple, subventionner l'exploration du pétrole et du gaz? Qu'en pensez-vous?

M. Taylor: C'est une question difficile. Premièrement, il faut s'en remettre au marché. Je ne pense pas que les subventions gouvernementales aient jamais donné de bons résultats. À l'heure actuelle au Canada, les gouvernements provinciaux interviennent beaucoup dans le domaine de l'énergie, parce qu'ils sont propriétaires du charbon et du pétrole. Ils ne voudraient pas que le prix de vente de leurs ressources ne soit pas aussi élevé qu'il devrait l'être à l'avenir. Sur le plan national, le ministère des Ressources naturelles est fermement attaché au passé, il est peut-être deux générations en retard pour ce qui est de sa façon de voir les choses. Le ministère de l'Environnement est plus dynamique et veut faire des choses. Le ministère des Ressources du Nord, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, s'occupe de choses qui ont une grande importance pour notre avenir, non seulement les diamants mais aussi de l'énergie. Ces trois ministères se font concurrence et leurs efforts ne sont aucunement coordonnés, du moins c'est ce que je vois. Ils s'adressent tous les trois à un cabinet qui est au pouvoir depuis tellement longtemps qu'il serait peut-être bon qu'il y ait un changement de parti politique. Mais nos sociétés pétrolières, qui sont le plus souvent les premières au monde, possèdent un pouvoir considérable, et c'est là un grave problème. Elles ont un pouvoir politique considérable qui les pousse à privilégier le statu quo. La société Petro-Canada serait très heureuse de produire jusqu'à la fin des temps de l'essence avec des raffineries vieilles de 50 ou 100 ans. Naturellement, les autres sociétés pétrolières voudraient le faire aussi. Il y a des sociétés plus récentes, comme Shell Energy, qui construisent en ce moment des raffineries. Les grandes pétrolières n'ont pas toutes le même point de vue, parce qu'elles se font concurrence. Comme l'a mentionné M. Kambeitz, cela se reflète également dans le domaine de l'hydrogène.

We must have the courage and guts to mandate how much CO₂ is allowed. We will have to say that we will reduce it by so many metric tons. Industry will find a way to do that. If we tell industry that government will fund, to a point, a change and to do this or that, it will not work. We have to mandate the changes to the resources. Mr. Kambeitz is right in his analogy of the conversion of gold to lead. About 40 per cent of natural gas is used for upgrading hydrogen to bring up the ends although we may have trouble getting out of it. Certainly, nuclear coal energy could be used for heating. You need natural gas for simple heating of water, which is similar to using solid mahogany in your fireplace; it is a non-starter.

If you pass rules that only a certain amount of CO₂ will be allowed in the air from a coal plant or from a water heating plant, which is used in the tar sands, then that is all that governments have to do. Technology is available from people such as Mr. Kambeitz and others to accomplish that goal. As long as the large companies can lobby and scare the heck out of the poor MPs for the next election about how many jobs will be lost, industry will not innovate. However, if government mandates, they will innovate because the technology exists. You are not asking the impossible.

Senator Buchanan: As my good friend knows, I am one of those rather dangerous people, in a way, with a background in science, engineering, law and politics. Some people say those are ingredients for an absolute disaster.

Mr. Taylor: I still think you are a better singer.

Senator Buchanan: I am absolutely fascinated by what we are talking about today — the conversion of natural gas to hydrogen. I will pat myself on the back, because I was instrumental in ensuring that the first offshore natural gas and oil federal-provincial agreements were negotiated when we signed them back in the 1980s. That started the natural gas flowing off Nova Scotia and the oil from Newfoundland. I will take credit for the Newfoundland situation, too.

Mr. Taylor: Did they not have a change in government?

Senator Buchanan: That is right, for the better.

What I am interested in, and it is not new to this committee, is the conversion of natural gas to hydrogen. As you may know, Mr. Taylor knows, at the present time, we are delivering about 500 to 600 million cubic feet of natural gas a day into the northeast States, which will increase to about a billion cubic feet in two or three years. We have our gas plants in the Guysborough area. We have our petro plants over on the Cape Breton side. They are vitally interested in hydrogen production, no question, although they have not really done anything yet. I am interested in your comments about the University of Regina and the research being done there on the conversion of hydrogen from

Nous devons trouver le courage de fixer des plafonds pour les émissions de CO₂. Nous allons devoir nous décider à réduire ces émissions de tant de tonnes de gaz. L'industrie trouvera bien le moyen de le faire. Si nous disons à l'industrie que le gouvernement va subventionner ce changement en partie, cela ne donnera aucun résultat. C'est aux personnes qui exploitent les ressources d'introduire ces changements. M. Kambeitz a tout à fait raison lorsqu'il fait une comparaison avec la transformation de l'or en plomb. On utilise près de 40 p. 100 du gaz naturel pour produire de l'hydrogène et répondre à nos besoins mais il faudra apprendre à nous en passer. Il est évident qu'on peut utiliser l'énergie nucléaire ou les centrales au charbon pour le chauffage. Il faut du gaz naturel pour chauffer l'eau, ce qui revient à peu près à brûler de l'acajou dans un foyer; cela est stupide.

Il suffit que les gouvernements adoptent des règles limitant les émissions de CO₂ des centrales à charbon et des usines qui produisent la vapeur d'eau dont on a besoin pour exploiter les sables bitumineux. Des gens comme M. Kambeitz et d'autres possèdent la technologie qui permet d'atteindre cet objectif. Tant que les grandes sociétés pourront faire du lobbying et faire peur aux pauvres députés en leur disant que cela entraînera la perte de nombreux emplois d'ici les prochaines élections, l'industrie n'innovera pas. Cependant, si le gouvernement impose des règles, ces sociétés vont innover parce que la technologie nécessaire existe. Le gouvernement ne leur demanderait rien d'impossible.

Le sénateur Buchanan: Comme mon excellent ami le sait, je suis une personne assez dangereuse, parce que j'ai une formation en science, en génie, en droit et en politique. Certains disent que ce genre de mélange est une invitation au désastre.

M. Taylor: Je pense encore que c'est comme chanteur que vous êtes le meilleur.

Le sénateur Buchanan: Le sujet dont nous parlons aujourd'hui me fascine — la transformation du gaz naturel en hydrogène. Je vais me féliciter parce que j'ai participé activement à la négociation des premières ententes fédérales-provinciales sur le pétrole et le gaz naturel offshore que nous avons signées dans les années 80. C'est grâce à elles que le gaz naturel est exploité en Nouvelle-Écosse et le pétrole à Terre-Neuve. Je pense également que j'ai contribué à ce développement à Terre-Neuve, et je m'en félicite.

M. Taylor: Est-ce qu'il n'y a pas eu un changement de gouvernement dans cette province?

Le sénateur Buchanan: C'est vrai, et c'est une bonne chose.

Ce qui m'intéresse, ce n'est pas un sujet nouveau pour le comité, c'est la transformation du gaz naturel en hydrogène. Comme vous le savez peut-être, et M. Taylor le sait, nous expédions entre 500 et 600 millions de pieds cubes de gaz naturel par jour dans les États du Nord-Est, et cette quantité va passer à près d'un milliard de pieds cubes d'ici deux à trois ans. Nos usines à gaz sont situées dans la région de Guysborough. Nos raffineries sont du côté du Cap-Breton. Ils sont extrêmement intéressés par la production d'hydrogène, cela est certain, même s'ils n'ont pas fait grand-chose jusqu'ici. Vos observations sur l'Université de Regina et la recherche qui s'y fait sur la production d'hydrogène à

natural gas. We also have, as you may know, a lot of coal in Nova Scotia. What about the production of hydrogen gas out of coal? I am fascinated by your comments that, within five or six years, hydrogen could be produced in sufficient quantities to have GM produce quite a few hydrogen-operated cars. Are those the H-wire cars?

Mr. Kambeitz: Correct.

Senator Buchanan: Two weeks ago, in the United States, we did not get the impression from the people to whom we spoke that hydrogen production would be that quick. Some said it may, but I think most said it would not be. They said it would be in the long term. In answer to my question as to whether we could forward to it within the next four to six years, I think the consensus was no. I am heartened to hear you say it could happen. You are not alone in this, by the way. The General Motors people have told members of this committee that they are optimistic that it will happen quicker than others are saying. We all drove a hy-wire car. It is an incredible vehicle. When I was down to the plant in Point Tupper, I talked to them about that, and of course they are well aware of it. They are looking forward to getting involved in research projects in Nova Scotia for the production of natural gas.

You said you were working on the cost effectiveness of production of hydrogen from natural gas, and it appears that it will be very cost effective. Could you explain that again, please?

Mr. Kambeitz: On the first question with respect to hydrogen from coal, senator, of course we believe that hydrogen will be produced to the practical market at the end of the existing distributed-energy network. The cost of putting in a hydrogen infrastructure is about 35 or 40 per cent over the cost of putting in a natural gas infrastructure. Of course, we have no hydrogen infrastructure, and we have just completed natural gas infrastructure all over this country, and it is sophisticated and new.

New technologies from large coal facilities have been slated by the hydrogen industry as spots to put the large macro plants and then a special infrastructure to move hydrogen produced on site at larger plants into the market place. That is why we think that becomes part of that 15-year solution, where we have renewable or energy-efficient technologies moving into spots just like that and putting up large hydrogen facilities. Then the hydrogen economy or the hydrogen infrastructure will roll out and service the demographics where the mobile or stationary fuel cells are operating.

With regard to the cost-effective side of things, our objective is to have an appliance-sized reformer, meaning a type that a service station would utilize to convert natural gas already at its service

partir du gaz naturel m'intéressent. Nous avons également, comme vous le savez peut-être, beaucoup de charbon en Nouvelle-Écosse. Est-il possible de produire de l'hydrogène à partir du charbon? J'ai trouvé fascinant que vous nous disiez que d'ici cinq ou six ans, on pourrait produire de l'hydrogène en quantité suffisante pour que GM fabrique une série de voitures à hydrogène. Est-ce que ce sont les fameuses voitures Hy-wire?

M. Kambeitz: C'est exact.

Le sénateur Buchanan: Il y a deux semaines, nous étions aux États-Unis, et nous n'avons pas eu l'impression, d'après ce que nous ont dit les personnes à qui nous avons parlé, que l'on arriverait aussi rapidement à produire de l'hydrogène. Certains le pensaient, mais je crois que la plupart de ces personnes disaient que ce ne serait pas le cas. Elles affirmaient que cela pourrait se faire à long terme. Lorsque je leur ai demandé si nous y parviendrions d'ici quatre à six ans, je crois que la plupart ont répondu que non. Je me réjouis beaucoup de vous entendre dire que cela est faisable. Vous n'êtes pas le seul à le dire, je le signale. Les gens de General Motors ont déclaré à des membres du comité qu'ils pensaient vraiment que cela se produirait plus rapidement que le pensent d'autres personnes. Nous avons tous conduit un véhicule à hydrogène. C'est un véhicule incroyable. Je leur ai parlé de ce sujet lorsque je me trouvais à l'usine de Point Tupper, et bien sûr, ils étaient tous au courant. Ils sont très intéressés à participer à des projets de recherche sur la production de gaz naturel en Nouvelle-Écosse.

Vous dites que vous examiniez la rentabilité de la production d'hydrogène à partir du gaz naturel, et il semble que cela sera très rentable. Pourriez-vous nous en reparler?

M. Kambeitz: Pour ce qui est de la première question qui touche la production d'hydrogène à partir de charbon, nous pensons que l'hydrogène sera produit pour les consommateurs qui se trouvent à la fin du réseau de distribution d'énergie existant. La mise en place d'une infrastructure pour l'hydrogène coûte de 35 à 40 p. 100 plus cher que l'infrastructure du gaz naturel. Bien sûr, il n'existe pas encore d'infrastructure pour l'hydrogène et nous venons tout juste d'achever l'infrastructure du gaz naturel dans l'ensemble du Canada, c'est un réseau sophistiqué et tout neuf.

L'industrie de l'hydrogène pense utiliser les nouvelles technologies près des grandes mines de charbon où elle pourrait installer des usines géantes et construire ensuite une infrastructure spéciale pour transporter vers les marchés l'hydrogène produit dans ces installations. C'est pourquoi nous pensons que cela fait partie de la solution de transition, pour une période de 15 ans, au cours de laquelle les technologies des énergies renouvelables ou à haut rendement seraient appliquées dans ce genre de site où l'on construirait de grosses usines d'hydrogène. C'est ce qui permettra à l'économie de l'hydrogène et à l'infrastructure de l'hydrogène de démarrer et d'approvisionner les secteurs où seront utilisées les piles à combustible portables ou stationnaires.

Pour ce qui est de la rentabilité de ces technologies, notre objectif est de construire un petit appareil de reformage, qu'une station-service pourra utiliser pour transformer en hydrogène le

station into hydrogen. You would have something much like a propane tank on the side of a service station that would now indeed pump hydrogen. What is practical about the appliance size —

Senator Buchanan: Can I just stop you there? You say the production of hydrogen from natural gas at a service station?

Mr. Kambeitz: That is correct. It is right at the service-station level.

Mr. Taylor: I might be able to help here. Coal bed methane can be produced from coal, and that is natural gas. That is what you would make the hydrogen from. Coal bed methane production can be enhanced by pumping CO₂ into the same bed. It combines with the coal and creates more methane, so it becomes a cycle. You take your CO₂, combine it with your coal, coal makes natural gas, and natural gas makes hydrogen.

Senator Buchanan: In Alberta and in Nova Scotia, they have done a lot of work on methane production from old coalmines.

Mr. Taylor: He would make hydrogen out of that.

Senator Buchanan: That is interesting.

Mr. Kambeitz: At the service-station level, senator, we would do that.

The reformation technologies are becoming more cost effective because when you are dealing with micro-plants and micro-appliance units, you can find yourself making continual technology improvements. You are dealing with an appliance model, and year-to-year, technology improvements are immediately implemented and introduced into the market. We have had conversations with Chevron Texaco. They talked about not only what our objectives were for a conversion efficiency, but incrementally year after year what our improvements would be as they continued to buy appliances to convert at the service-station level. We can get greater efficiencies because we are continually building micro hydrogen plants and introducing the newest technologies on an ongoing basis, as opposed to the large macro plants that exist today where the capital cost is put in, the technology is chosen, and you have made a 15- to 20-year commitment to a certain technology.

Senator Buchanan: There are no micro ones at the present time in Canada, are there?

Mr. Kambeitz: No, but there are several appliance-style hydrogen reformers in the world today that are made appliance-style and that will sit in an area six feet by eight feet, for example.

The problem that we have seen with those technologies is twofold. Many require steam reforming, which means you have issues of having to provide clear and pure water at a service-station level, which certainly is not practical. Second, they were technologies that were more difficult to capture CO₂ from. The

gaz naturel qu'elle possède déjà. Cela ressemblerait aux réservoirs de propane que l'on voit dans les stations-service, mais ils contiendraient de l'hydrogène. Avec un petit appareil...

Le sénateur Buchanan: Puis-je vous arrêter un moment? Vous dites que l'on pourrait produire de l'hydrogène à partir du gaz naturel dans les stations-service?

M. Kambeitz: C'est exact. Cela se ferait dans les stations-service.

M. Taylor: Je pourrais peut-être être utile sur ce point. Il est possible de produire du méthane à partir du charbon, et c'est ce qu'on appelle du gaz naturel. C'est le gaz à partir duquel on peut fabriquer de l'hydrogène. On peut augmenter la production de méthane en injectant du CO₂ dans la même couche de charbon. Ce gaz se combine au charbon, crée davantage de méthane, et cela démarre donc un cycle. Il faut prendre du CO₂, le combiner avec le charbon, le charbon donne du gaz naturel et le gaz naturel donne de l'hydrogène.

Le sénateur Buchanan: Il s'est fait beaucoup de choses en Alberta et en Nouvelle-Écosse dans le domaine de la production de méthane à partir des anciennes mines de charbon.

M. Taylor: On pourrait produire aussi de l'hydrogène.

Le sénateur Buchanan: Voilà qui est intéressant.

M. Kambeitz: Nous pourrions le faire, monsieur le sénateur, dans les stations-service.

Les technologies utilisées pour le reformage sont de plus en plus rentables parce qu'avec les micro-usines ou les micro-unités, il est possible d'améliorer constamment la technologie. Il s'agit de petits appareils dont la technologie s'améliore tous les ans; ces améliorations peuvent être immédiatement mises en oeuvre et introduites sur le marché. Nous avons eu des conversations à ce sujet avec des dirigeants de Chevron Texaco. Ils ont non seulement parlé avec nous de nos objectifs en matière d'efficacité sur le plan de la transformation, mais aussi de ce que seraient les améliorations constantes dont ils pourraient profiter tous les ans en achetant des appareils de transformation utilisables dans les stations-service. Notre façon de procéder est beaucoup plus souple parce que nous allons construire tous les ans des mini-usines de production d'hydrogène et introduire dans ces nouvelles usines les dernières technologies, alors qu'avec les grosses usines qui existent de nos jours, il faut faire de gros investissements, choisir une technologie, et on est ensuite bloqué pendant 15 ou 20 ans avec la même technologie.

Le sénateur Buchanan: Il n'y a pas de micro-usine à l'heure actuelle au Canada, n'est-ce pas?

M. Kambeitz: Non, mais il existe des appareils de reformage du gaz naturel en hydrogène qui sont de petits appareils et qui occupent un espace de six pieds par huit pieds, par exemple.

Le problème que posent ces technologies est double. La plupart de ces appareils utilisent le reformage à la vapeur, ce qui pose des problèmes parce qu'il faut fournir de l'eau très pure aux stations-service, ce qui n'est pas pratique. Deuxièmement, ce sont des technologies qui ne facilitent pas le captage du CO₂. Le mandat

mandate was to build a dry reformer which would not require purified water at the service-station level and then, second, that would be able to capture the CO₂ either in food grade or in mineralization strategy.

Senator Buchanan: The mineralization strategy is interesting also. Could you describe that?

Mr. Kambeitz: I am not a chemist. In practical terms, there is an opportunity to capture through a mineralization, whether calciums or calcium carbonates. There is an opportunity to capture into mineralization form some CO₂ as the flue gas passes through it. You can capture portions of that CO₂ that normally would be omitted.

We have asked the University of Regina to identify a CO₂ mineralization opportunity that would apply primarily to what would be residential hydrogen conversion units. It is not practical to have food grade CO₂ produced at a residential level and collect it to put back into the utilization chain. It would be practical to have a mineralized product in a small appliance style reformer that could be disposed.

Perhaps the microelements that we have in soil could be re-composted into the soil at a consumer level, which would hold the carbon that is ultimately sequestered.

Senator Buchanan: If I were to go out to Regina, could I tour this facility?

Mr. Kambeitz: Yes. In fact I have an invitation in my package. We are having the grand opening of our lab on November 20. We will invite you all to the University of Regina. We will be showing off our laboratory.

Mr. Taylor: Is that Grey Cup day?

Mr. Kambeitz: Just after. The Greenhouse Gas Technology Centre was officially opened about six months ago. I have included an article about greenhouse gas issues in the material that you have. It shows on page 2 the International Test Centre for Carbon Dioxide Capture being opened in Regina.

We again focused on Regina, not only because my family is from that area since 1898, but also because the university had particular intellectual capital and skill in the area of capturing CO₂. We felt that we could create an academic alliance with other universities on reformation technology. However, this university has been focusing on CO₂ capture with the new Greenhouse Gas Technology Centre.

Our intentions are to be the second prototype project in this large centre. Senator, the first one is for the capture of CO₂ from flue gases primarily utilizing coal burners. That is happening currently.

Senator Buchanan: Is it the capture of CO₂ utilizing coal burners?

Mr. Kambeitz: Coal burning flue gas is —

Senator Buchanan: We have many of those.

était de construire un appareil de reformage à sec qui n'utiliserait pas de l'eau purifiée au niveau de la station-service et qui serait également capable de capter le CO₂, en vue de l'utiliser dans la chaîne alimentaire ou de le minéraliser.

Le sénateur Buchanan: La stratégie de minéralisation est également intéressante. Pourriez-vous nous la décrire?

M. Kambeitz: Je ne suis pas un chimiste. En termes concrets, il est possible de capter ce gaz en le minéralisant, sous forme de calcium ou de carbonate de calcium. Il est possible de capter, sous forme minéralisée, une partie du CO₂ à mesure qu'il se combine aux gaz d'échappement. Il est possible de capter une partie du CO₂ qui serait autrement libéré.

Nous avons demandé à l'Université de Regina de rechercher un processus de minéralisation du CO₂ qui serait principalement utilisable pour les unités résidentielles de transformation en hydrogène. Il n'est pas en effet pratique de produire du CO₂ de qualité alimentaire dans les résidences et de le recueillir pour l'utiliser dans la chaîne alimentaire. Il serait par contre pratique d'obtenir un produit minéralisé avec une petite unité, et on pourrait ensuite se débarrasser facilement de ce produit.

Les consommateurs pourraient peut-être refaire du compost avec les micro-éléments qui se trouvent dans le sol, ce qui permettrait de retenir le carbone qui sera finalement séquestré.

Le sénateur Buchanan: Si j'allais à Regina, pourrais-je visiter cette installation?

M. Kambeitz: Oui. En fait, il y a une invitation dans ma brochure. Nous allons inaugurer officiellement notre laboratoire le 20 novembre. Je vous invite tous à venir à l'Université de Regina. Nous allons être fiers de montrer notre laboratoire.

M. Taylor: Est-ce le jour de la Coupe Grey?

M. Kambeitz: Un peu après. Le Greenhouse Gas Technology Centre a été officiellement inauguré il y a environ six mois. J'ai inclus dans la brochure qui vous a été remise un article au sujet des gaz à effet de serre. On parle à la page 2 de l'ouverture du International Test Centre for Carbon Dioxide Capture de Regina.

Nous avons visé encore une fois Regina, non seulement parce que ma famille est originaire de cette région et y réside depuis 1898, mais également parce que l'université possède des compétences et des spécialistes de la captation du CO₂. Nous avons pensé créer une alliance avec d'autres universités pour la technologie du reformage. Cette université s'intéresse principalement au captage du CO₂ avec le nouveau Greenhouse Gas Technology Centre.

Notre but est de lancer un projet de construction d'un deuxième prototype dans ce centre. Sénateur, le premier sert au captage du CO₂ qui se trouve dans les gaz d'échappement des centrales au charbon. Cela se fait à l'heure actuelle.

Le sénateur Buchanan: Le captage du CO₂ en utilisant les centrales au charbon?

M. Kambeitz: Le gaz d'échappement des centrales au charbon est...

Le sénateur Buchanan: Nous en avons beaucoup.

Mr. Kambeitz: The University of Regina has pioneered much of the technology of CO₂ capture utilizing coal flue emissions. There is one in active use today at one of the power plants in southern Saskatchewan. It is fully monitored by the University of Regina.

Senator Buchanan: Capturing CO₂?

Mr. Kambeitz: Yes. It is at one of the coal plants in southern Saskatchewan. That is actively monitored by the University of Regina.

Senator Buchanan: Senator Spivak always complains to me about the CO₂ that we emit from all our coal burners in Cape Breton. We have eliminated SO₂ in one of the major generating plants at Point Aconi with the fluidized bed method. I started that as a politician.

The remark from people such as Senator Spivak is now: You have to get rid of CO₂. I can tell her that we can do that.

Mr. Kambeitz: I think you can. I would certainly like to provide to the Senate some of the reports of the research at the University of Regina. Certainly, it is progressive. It is on the cutting edge, and it is real. It is past the laboratory stage. It is at the power plant.

Mr. Taylor: To interject, Senator Buchanan, you may recall when you were in California a year or so ago on this committee, California was buying electricity from Nevada, paying a premium because Nevada was manufacturing electricity by coal. California is so dedicated to clean air; they were capturing CO₂ in the flue gas and paying the premium.

First, CO₂ can be captured, and they are working on. Second, the consumer is willing to pay a bit of a premium to put the CO₂ inhibitors on the flue. California and Nevada are already working on that. This is continuation of it.

Senator Buchanan: You can expect me to come to the University of Regina because in three years I will be joining people like Nick Taylor. I have no intention of retiring. I never had such an intention in my life. Then when I learn enough from people like you and the University of Regina, I will go back to Cape Breton and become again a research scientist in CO₂ removal and in the conversion of hydrogen from natural gas.

The Chairman: If you would, send us those reports with respect to scrubbers and inhibitors and those kinds of things. We would be very interested in incorporating that information into our forthcoming report. We would be grateful if you would do that.

Mr. Kambeitz: I certainly will.

Senator Christensen: Sequestration is certainly a buzzword that we are hearing often as we are talking about greenhouse gases and trying get rid of the CO₂. It implies to me that we are getting rid of

M. Kambeitz: L'Université de Regina est à la pointe de la technologie du captage du CO₂ dans les émissions des centrales au charbon. Il y a un appareil de ce genre qui est utilisé dans les centrales électriques du sud de la Saskatchewan. L'Université de Regina suit de près cette technique.

Le sénateur Buchanan: Le captage du CO₂?

M. Kambeitz: Oui. Cela se fait dans une des centrales au charbon du sud de la Saskatchewan. L'Université de Regina suit de très près ce processus.

Le sénateur Buchanan: Le sénateur Spivak me reproche toujours les émissions de CO₂ qui proviennent de nos centrales au charbon de Cap-Breton. Nous avons éliminé le SO₂ dans une de nos principales centrales électriques de Point Aconi, avec la méthode du lit fluidisé. Je me suis occupé des aspects politiques.

Le sénateur Spivak, comme d'autres, dit maintenant: «Il faut se débarrasser du CO₂». Je pourrais donc lui dire que nous pouvons le faire.

M. Kambeitz: Je pense que vous le pouvez. Je pourrais fournir au Sénat certains rapports de recherche de l'Université de Regina. C'est un processus en évolution. C'est un processus de pointe, mais il fonctionne. Il n'en est plus à l'étape du laboratoire. Cette méthode est utilisée dans les centrales.

M. Taylor: Permettez-moi d'intervenir, sénateur Buchanan, mais vous vous souvenez peut-être que, lorsque vous étiez en Californie, il y a un an environ, avec le comité, la Californie achetait de l'électricité au Nevada, et qu'elle payait un supplément parce que le Nevada utilisait du charbon pour produire l'électricité. La Californie a des règles très strictes en matière de qualité de l'air et elle était prête à payer un supplément pour que le gaz CO₂ soit capté dans les gaz d'émission.

Premièrement, il est possible de capter le CO₂, et c'est un processus en évolution. Deuxièmement, le consommateur est prêt à payer un supplément pour placer des inhibiteurs de CO₂ dans les cheminées d'évacuation des gaz. La Californie et le Nevada travaillent déjà sur cette question. Cela va dans le même sens.

Le sénateur Buchanan: Vous pouvez être sûr que j'irai à l'Université de Regina parce que dans trois ans, j'irai rejoindre des gens comme Nick Taylor. Je n'ai aucune intention de prendre ma retraite. Je n'ai jamais eu l'intention de le faire. Lorsque j'aurai appris ce que je veux grâce à des gens comme vous et à l'Université de Regina, je reviendrai à Cap-Breton et ferai de la recherche sur l'élimination du CO₂ et la production d'hydrogène à partir du gaz naturel.

Le président: J'aimerais que vous nous envoyiez ces rapports au sujet des tours de lavage et des inhibiteurs, notamment. Nous aimerions beaucoup pouvoir ajouter cette information au rapport que nous allons publier. Nous vous en serions reconnaissants.

M. Kambeitz: Je le ferai certainement.

Le sénateur Christensen: La séquestration est un mot que l'on entend beaucoup lorsque l'on parle des gaz à effet de serre et de l'élimination du CO₂. Cela veut dire pour moi que cette opération

it. We will capture it, and we will put it somewhere so it cannot create a greenhouse gas and get into the atmosphere.

Mr. Taylor gave us five different examples of how to sequester CO₂. There were the caverns, the flooding of the oil wells, putting it into the deep coalmines and putting it into non-potable water aquifers. It seems to me, and perhaps you would elaborate on this, that only two of those — the caverns and the non-potable aquifers — would actually be the storing of CO₂ out of circulation. Those two ways would have to prove to have no leakages.

In the other three ways, CO₂ would go back into the atmosphere. Those are really only recycling of the CO₂. The same thing happens with your green process of planting trees. They are taking out the CO₂, but when the trees are burned or used, the CO₂ returns to the atmosphere again. Could you comment on that?

Mr. Taylor: That is a good point. You are quite right. To get rid of CO₂ absolutely is very difficult because it cycles through. It is a natural sequence of combustion.

You have natural caverns that do not leak natural gas now. You would use some of those caverns to keep CO₂ until the CO₂ can be used in manufacturing. CO₂ can be used to mix into coal and so on.

At the beginning, I said that it was not exactly sequestration. Sequestration means to hide it. My presentation was regarding the uses of CO₂.

CO₂, put into a coal bed, is gone. It makes a reaction with the carbon, and you do not see that CO₂ coming back.

If CO₂ goes into an oil bed with water, it has a tendency to stay in the water. CO₂ in the water flushes the oil out, and the oil, being lighter, stays in front of the CO₂ and water mixture. You get very little CO₂ produced back with the oil. You do have to capture it and push it back in the water behind the oil, so most of it is gone that way. It does not get back to the surface.

They use non-potable aquifers in Norway because most of their oil production is out in the ocean. They are able to drill holes into the water beds and pump CO₂ in there. There are already a bunch of gases in there, so they are just putting it under more pressure. However, it is at such depth that you have to ensure you do not make the formation explode and make it come up, but you can usually put in quite a bit more.

Senator Christensen: What about the costs of capturing it and then transportation?

Mr. Taylor: The cost of capturing it, in many cases, can be paid for by the amount of use you make of it. As I mentioned, the oil companies and the governments of the provinces will recover about one-third more oil by using it, so it becomes an economical thing. It is so economical, in fact, that even in Regina, where you

permet de se débarrasser de ce gaz. Nous le captons, nous le plaçons quelque part où il n'a pas d'effet de serre et d'où il ne peut s'échapper dans l'atmosphère.

M. Taylor nous a énuméré cinq façons différentes de séquestrer le CO₂. Il y a les sites de stockage, les puits de pétrole, les mines de charbon en profondeur et les aquifères contenant de l'eau non potable. Il me semble, et vous pourrez peut-être me corriger, que deux de ces méthodes seulement — les sites de stockage et les aquifères — permettent de retirer le CO₂ de la circulation. Il faudrait cependant démontrer qu'il ne peut pas y avoir de fuite.

Avec les trois autres façons, le CO₂ est éventuellement libéré dans l'atmosphère. Il ne s'agit donc que de recycler le CO₂. C'est la même chose qui se passe avec le processus écologique consistant à planter des arbres. Ces arbres fixent le CO₂ mais lorsqu'on utilise ou brûle ces arbres, le CO₂ retourne dans l'atmosphère. Avez-vous des commentaires?

M. Taylor: C'est une bonne remarque. Vous avez tout à fait raison. Il est très difficile de se débarrasser définitivement du CO₂ parce que c'est un produit cyclique. C'est une conséquence naturelle de la combustion.

Nous disposons à l'heure actuelle de sites de stockage qui ne laissent pas s'échapper le gaz naturel. On pourrait utiliser ces sites pour entreposer le CO₂ jusqu'à ce que l'on puisse l'utiliser comme matière première. Il est en effet possible de mélanger le CO₂ avec le charbon et d'autres choses.

J'ai mentionné au début qu'il ne s'agissait pas exactement de séquestration. Séquestrer un gaz veut dire le cacher. Mon exposé portait sur les utilisations du CO₂.

Lorsqu'on injecte du CO₂ dans une couche de charbon, le gaz disparaît. Il réagit avec le charbon et le CO₂ disparaît.

Lorsqu'on injecte du CO₂ dans un puits de pétrole qui contient de l'eau, le gaz a tendance à rester dissous dans l'eau. Le CO₂ dissous dans l'eau fait sortir le pétrole, qui, étant plus léger, se trouve au-dessus du mélange eau-CO₂. L'extraction du pétrole libère très peu de CO₂. Il faut quand même le capter et l'injecter à nouveau dans l'eau en dessous du pétrole, de sorte que la plus grosse partie de ce gaz est réutilisée. Il n'est pas libéré à la surface.

On utilise des aquifères contenant de l'eau non potable en Norvège parce que la plupart de leurs puits de pétrole se trouvent dans la mer. Ils percent les nappes aquifères et y pompent du CO₂. Ces nappes contiennent déjà toutes sortes de gaz, et ils ne font qu'augmenter un peu la pression. Ces nappes se trouvent à une telle profondeur qu'il faut veiller à ce qu'il n'y ait pas d'explosion qui ramènerait les gaz à la surface mais normalement, on peut ajouter pas mal de gaz.

Le sénateur Christensen: Et le coût du captage et du transport?

M. Taylor: Le coût du captage peut normalement être récupéré par l'utilisation qui est faite du gaz. Comme je l'ai mentionné, les sociétés pétrolières et les gouvernements provinciaux vont récupérer un tiers de pétrole de plus en utilisant cette méthode, de sorte qu'elle va être rentable. C'est tellement rentable que

were experimenting in how to get CO₂, they are buying it out of North Dakota and pipelining it up to Regina. In other words, CO₂ can be an economical thing. I used to cite the example that CO₂ is something like natural gas. We used to burn the natural gas, when I first started in the war years. We used to burn the carbon dioxide in Alberta, or natural gas, in order to get at the oil. Now it is the other way around; we would rather burn the oil to get the gas.

CO₂ has its uses. Sequestering it in caverns or in reservoirs — I think the march of history will show we can pull it all out and use it again for some reason. I do not know exactly what the CO₂ will be used for, outside the flushing and the acid system, but there may be a reason for it. Perhaps it will be used to mix with limestone and make cement — there are 100 different things that CO₂ is present in, in some form. As a matter of fact, we take a certain amount in Tums, do we not? Also, in internal medicine — if you get the wrong government you might need a lot of those antacids.

Senator Buchanan: That is interesting too, but regarding sequestering CO₂, could this be done in salt caverns?

Mr. Taylor: As a matter of fact, chances are that is where it would be. As you know, Nova Scotia has big salt caverns. I think you are probably going to start sequestering natural gas in those salt caverns, too, in order to keep your deliverability high. Mind you, I also suggested that you should be charging the Yankees a little bit more than you are.

Senator Buchanan: If I was still there, we would have. There was a change of government.

Mr. Taylor: The alternative is going over to the Middle East and starting a war, and getting your young people killed, and spending billions of dollars and going on and on in a bottomless pit. If you came here from Mars, you would say, "What the hell is the matter with you, spending all your money over there when you could do it right here."

Senator Milne: I must say that when Senator Taylor sat beside me, the first half of his time in the Senate I spent pulling him by the coat tails to get him to sit down. The second half I spent urging him to stand up because he is so wonderful when he gets on his feet, and he has such a fertile mind. We have had a lot of discussions about carbon sequestration. I am not even going to try and cross swords with him.

Mr. Taylor: Your partner is one of the more famous pipeliners.

Senator Milne: That is right. I will ask most of my questions of you, Mr. Kambeitz.

You talk about this thermochemical hydrogen catalyst process on your Web site. I gather this is the dry reforming of natural gas. Perhaps you could tell us more about how that works — rather than using steam.

même à Regina, où l'on faisait des expériences sur les façons d'obtenir du CO₂, ils en achetaient dans le Dakota du Nord et l'envoyaient par pipeline à Regina. Autrement dit, le CO₂ est peut-être un produit rentable. Je faisais souvent la comparaison entre le CO₂ et le gaz naturel. Nous faisions brûler le gaz naturel, lorsque j'ai commencé ma vie active pendant la guerre. Nous faisions brûler le dioxyde de carbone en Alberta, ou le gaz naturel, pour obtenir le pétrole. C'est aujourd'hui le contraire, nous préférons brûler le pétrole pour obtenir le gaz.

Il y a des utilisations pour le CO₂. La séquestration de ce gaz dans des réservoirs ou des sites d'enfouissement, je crois que l'avenir nous montrera que l'on pourra extraire à nouveau ce gaz et l'utiliser d'une façon ou d'une autre. Je ne sais pas exactement à quoi servira ce CO₂, à part pour le balayage et la production d'acide, mais on trouvera peut-être des façons de l'utiliser. On le mélangera avec du calcaire pour fabriquer du ciment, on retrouve le CO₂ dans plus d'une centaine de produits, sous une forme ou une autre. En fait, nous prenons parfois des Tums, n'est-ce pas? Et aussi en médecine interne, si nous n'avons pas le gouvernement qu'il nous faut, nous aurons peut-être besoin de pas mal d'antiacide.

Le sénateur Buchanan: Voilà qui est intéressant, mais pourrions-nous séquestrer du CO₂ dans des mines de sel?

M. Taylor: En fait, je pense que cela serait possible. Comme vous le savez, il y a d'importantes mines de sel en Nouvelle-Écosse. Je vois que vous allez certainement devoir séquestrer aussi du gaz naturel dans ces mines de sel, si vous voulez en avoir suffisamment pour l'exporter. Je vous ai également suggéré d'augmenter un peu les prix que paient les Yankees.

Le sénateur Buchanan: Si j'étais encore là, c'est ce que nous aurions fait. Le gouvernement a changé.

M. Taylor: L'autre solution consiste à aller au Moyen-Orient et à faire la guerre, à faire mourir des jeunes gens, à dépenser des milliards de dollars et à faire des choses qui ne servent à rien. Un Martien qui verrait cela dirait «Qu'est-ce qui se passe, pourquoi dépensez-vous tout cet argent là-bas alors que vous pourriez le faire ici?»

Le sénateur Milne: Je dois dire que, lorsque le sénateur Taylor était assis à côté de moi, au début, je passais mon temps à le retenir par sa veste pour qu'il reste assis. Par la suite, je le poussais à se lever parce qu'il parle si bien lorsqu'il est debout et il a un esprit tellement fertile. Nous avons eu beaucoup de discussions au sujet de la séquestration du carbone. Je ne vais même pas essayer d'en débattre avec lui.

M. Taylor: Votre associé est un des plus célèbres constructeurs de pipelines.

Le sénateur Milne: C'est exact. Je vais donc adresser la plupart de mes questions à vous, monsieur Kambeitz.

Vous parlez de ce procédé catalytique thermochimique de l'hydrogène sur votre site Web. Il doit s'agir du reformage à sec du gaz naturel. Vous pourriez peut-être nous en dire davantage sur ce procédé, qui n'utilise pas la vapeur.

Mr. Kambeitz: Actually, I cannot — and I say that sincerely, because I am not a chemist — in terms of some of the proprietary technologies we are using. However, effectively, a shift water gas reaction will take place and there will be some membrane separation. We will then be taking a CO and CO₂ product and recycling it for a second burn — we are trying to get a second burn of the CO₂. If I say much more than that, two things would happen. First, I would expose myself as having no understanding of chemistry. Second, it is really what we are working on that is proprietary.

However, what we are finding is the second burn of CO₂ within the reformation process is where we will try to get a little more efficiency in terms of the CO₂ extraction. Of course, we are not going to be utilizing water or steam for the process. That is really all I can say about the process. I was not sure if I should have brought a chemist with me or not, senator.

The Chairman: Do you mean you are not using purified water, or you are using no water?

Mr. Kambeitz: No water at all.

Senator Milne: One of the terms that you used, one of the end products of this whole process — this sort of end of the delivery line process — would be coming up with food-grade carbon. That is a term that I have not heard used before, and it intrigues me. How do you take the carbon in whatever form it is in out of this end process at the service station that will put fuel cells into cars, and convert that into food?

Mr. Kambeitz: Food-grade CO₂, senator, is ultimately in the last process — all we have to do is effectively filter the final CO₂ product. By virtue of the burning reformation, we have burned a lot of the normal impurities that would be in what I would classify as non-food-grade CO₂. With the right filtration and membrane separation in the last process, we would then create food-grade CO₂. That would be sold to the bottlers, margarine producers, hydrogenated oil producers and things of that nature.

Senator Milne: Tums producers.

Mr. Kambeitz: Yes. The challenge will be — as always is the case when you have a capture scenario — the utilization scenario. Is the collection of that food-grade CO₂ going to be viable? Much will depend on how efficient the collection process can be. We will have food-grade CO₂ sitting in a service station. Is it viable to go and deliver it to the bottling plant or the hydrogenated oil plant in town? That will be the challenge after we produce the food-grade CO₂.

Senator Milne: As an aside, I point out that many of the salt caverns in southwestern Ontario are being used already to store natural gas. In fact, I think they all are being used now for that, so there is not a whole lot of capacity there in southwestern Ontario for much more carbon, unfortunately.

M. Kambeitz: En fait, je ne suis pas en mesure de le faire, et je le dis sincèrement, parce que je ne suis pas un chimiste, pour la raison que nous utilisons des technologies bénéficiant d'une certaine exclusivité. En fait, il s'agit de la réaction de water gas shift combinée à une séparation membranaire. Nous prenons ensuite un produit contenant du CO et du CO₂ et nous le recyclons pour une deuxième combustion, nous essayons de brûler le CO₂ une deuxième fois. Si je vous en disais davantage, cela aurait deux conséquences. Premièrement, je vous montrerais que je ne comprends rien à la chimie. Deuxièmement, il y a le fait que nous travaillons sur des procédés exclusifs.

Nous pensons qu'avec la deuxième combustion du CO₂, dans ce procédé de reformage, nous améliorerons l'extraction du CO₂. Bien sûr, nous n'utilisons pas d'eau ou de vapeur avec ce procédé. Voilà en fait tout ce que je peux vous dire à ce sujet. Je me demandais si je n'aurais pas dû amener un chimiste avec moi, monsieur le sénateur.

Le président: Vous dites que vous n'utilisez pas d'eau purifiée, aucune eau?

M. Kambeitz: Pas d'eau du tout.

Le sénateur Milne: Vous avez utilisé une expression, pour décrire un des produits finaux de ce procédé, ce genre de produit obtenu à la fin du processus de distribution en réseau, à savoir le carbone de qualité alimentaire. C'est une expression que je n'ai pas encore entendue et elle m'intrigue. Comment fait-on pour transformer en un aliment le carbone qui est produit à la fin du procédé utilisé dans les stations-service pour alimenter les piles à combustible d'une automobile?

M. Kambeitz: Sénateur, le CO₂ de qualité alimentaire est le produit final de ce procédé; il suffit de filtrer le produit final qu'est le CO₂. Le reformage par combustion permet de brûler une bonne partie des impuretés qui sont présentes dans ce que je qualifierais de CO₂ n'ayant pas la qualité alimentaire. Avec la filtration et la séparation membranaire prévue dans le dernier procédé, il y a création de CO₂ de qualité alimentaire. Ce gaz peut être vendu à des embouteilleurs, à des fabricants de margarine, à des fabricants d'huile hydrogénée et de choses de ce genre.

Le sénateur Milne: Des fabricants d'antiacide.

M. Kambeitz: Oui. Le défi, comme c'est toujours le cas lorsqu'il y a captage, c'est la question de l'utilisation. Est-ce que la récupération de CO₂ de qualité alimentaire sera rentable? Cela dépendra en grande partie de l'efficacité du processus de récupération. Il y aura du CO₂ de qualité alimentaire dans les stations-service. Sera-t-il rentable de livrer ce gaz à l'usine d'embouteillage ou de fabrication d'huile hydrogénée qui se trouve à côté? Voilà la difficulté qu'il faudra résoudre lorsque nous produirons du CO₂ de qualité alimentaire.

Le sénateur Milne: Je mentionne en passant que la plupart des mines de sel du sud-ouest de l'Ontario sont déjà utilisées pour entreposer du gaz naturel. En fait, je crois qu'elles sont toutes utilisées de cette façon, de sorte qu'il sera difficile d'entreposer davantage de carbone dans le sud de l'Ontario, cela est regrettable.

The Chairman: When you talk about the improved efficiency of fuel cells, are you talking about the capacity to make them, in layman's terms, go further? We have heard from many scientists, and from the motor companies, that the main impediment to actually rolling out personal-use vehicles in North America is the problem that when you fill it up in one way or another, it just will not go far enough. Is that what you mean when you say improving the efficiency of fuel cells?

Mr. Kambeitz: Not necessarily. That efficiency of being able to go further will come from improved storage technologies. There are great improvements being made in the storage technology. How will we put hydrogen in the tank of the car? There are new nanotechnologies and alkaloid technologies being used, where they will try to take it to 300 kilometres and 500 kilometres out. When I speak of improved fuel cell efficiency, it is truly the conversion of hydrogen to electricity, which ultimately the fuel cell does. They are only at approximately 40 or 45 per cent — that is a debateable issue, but many of our scientists will tell us that fuel cells are at 40 or 45 per cent of their theoretical efficiency. Yet we have taken the combustion engine to 95 per cent or 90 per cent of its theoretical efficiency. As Ballard Power — the great Canadian success story — continues to improve the efficiency of fuel cells, we may see this incremental improvement year to year, which will certainly benefit the hydrogen economy.

The Chairman: The efficiency you are talking about with fuel cells does not improve the distance that a consumer can travel.

Mr. Kambeitz: It will as well, but the biggest efficiency that will improve the consumer's distance will be storage technology. That will be the first. The second will be the improvement of the conversion rate at the fuel cell level.

The Chairman: If you were looking back an unnamed number of years from now at what you have said today in respect of the rollout to the retail level, so that the guy on the street can pull into a service station and fill up with hydrogen, what is your best guess at how long it will be from now that we will see those appliance-sized converters in service stations, the same way we now see propane tanks there?

Mr. Kambeitz: When I answer the question, as we look in the crystal ball, I am humbled by looking to California for some consumer leadership. Is there a consumer trend there that will move through the rest of the large urban areas? While General Motors has aggressively and factually told us that they will have a million cars out by 2010, and the other companies have told us what their plans are, we believe that is real. There has been a disappointing first attempt in California, if we use that as an example. Many years ago, when the hybrids were introduced and were put to the market in California at a lease price competitive to a normal vehicle, the uptake of that product at the consumer level was disappointingly poor. They thought California was the spot,

Le président: Lorsque vous parlez d'améliorer l'efficacité des piles à combustible, est-ce que vous parlez d'en augmenter, pour parler comme un non-spécialiste, la capacité? Il y a des scientifiques et des fabricants de voitures qui nous ont dit que le principal obstacle à l'utilisation de véhicules personnels en Amérique du Nord était le manque d'autonomie de ces véhicules. Est-ce de cela dont vous parlez lorsque vous parlez de l'efficacité des piles à combustible?

M. Kambeitz: Pas nécessairement. L'amélioration de l'autonomie viendra de l'amélioration des technologies utilisées pour le stockage. Nous sommes en train d'améliorer très rapidement la technologie du stockage. Comment mettrons-nous de l'hydrogène dans le réservoir de la voiture? On utilise de nouvelles nanotechnologies et des technologies basées sur les alcaloïdes qui vont porter cette autonomie à 300 et à 500 kilomètres. Lorsque je parle d'amélioration de l'efficacité des piles à combustible, je parle en fait de la transformation de l'hydrogène en électricité, qui est le but recherché par la pile à combustible. Ces piles ne sont efficaces qu'à 40 ou 45 p. 100, on peut discuter du pourcentage, mais la plupart de nos scientifiques nous disent que l'efficacité actuelle des piles à combustion représente de 40 à 45 p. 100 de leur efficacité théorique. Nous avons réussi à porter l'efficacité réelle du moteur à combustion à 90 ou 95 p. 100 de son efficacité théorique. Ballard Power, cette grande réussite canadienne, va continuer à améliorer l'efficacité des piles à combustible et nous allons voir chaque année une amélioration progressive qui ne pourra que renforcer l'économie de l'hydrogène.

Le président: L'efficacité des piles à combustible dont vous parlez n'a pas pour effet d'améliorer l'autonomie des véhicules.

M. Kambeitz: Cela va également toucher cet aspect, mais la nouveauté qui augmentera le plus cette autonomie sera l'amélioration de la technologie utilisée pour le stockage. Ce sera le premier aspect. Le second consistera à améliorer le taux de transformation dans la pile à combustible.

Le président: Si vous vous placiez dans l'avenir, dans un certain nombre d'années, et que vous regardiez ce que vous avez déclaré aujourd'hui au sujet du déploiement de cette économie au niveau du consommateur, pour que quelqu'un puisse faire le plein d'hydrogène dans une station-service, dans combien de temps pensez-vous que nous aurons ces petites unités de transformation dans les stations-service, tout comme on voit aujourd'hui des réservoirs de propane?

M. Kambeitz: Lorsque j'essaie de répondre à cette question, je regarde ma boule de cristal, je dois faire preuve de modestie et regarder ce qui se passe en Californie pour voir ce que feront les consommateurs. A-t-on constaté, dans cet État, une tendance chez les consommateurs qui se fera sentir dans les autres grands centres urbains? General Motors n'a pas hésité à nous déclarer qu'il y aura un million de voitures de ce type en circulation avant 2010 et les autres sociétés nous ont parlé de leurs projets, et nous croyons que cela se fera. La première tentative qui a été faite en Californie a été décevante, si nous voulons prendre un exemple. Il y a plusieurs années, lorsque les voitures hybrides ont été commercialisées en Californie à un prix de location compétitif

the home of the environmental movement. The profile of the consumer that bought that product, when it did roll out, was not indeed environmental groups and the people whom they had targeted as environmental buyers. It went more to members of the movie industry. They were the people who really engaged the hybrid vehicles. To a certain degree, while General Motors, with the bravado that only it could have, would say, "We are rolling out 1 million cars by 2010," it follows up with that caveat.

However, the practical side of our technology is imminent. It is 24 to 36 months that versions of reformers will be ready to go, whether it is our technology that will drive reform and capture CO₂, or whether it is a competitor's that would perhaps not capture CO₂. It will be a case of whether the car is pulling up to the service station and asking for the hydrogen. That will certainly not be the delay in the rollout.

The Chairman: Those two things by definition cannot happen at the same time. Senator Buchanan mentioned, and we have heard, particularly in Washington when we were there, misgivings from people who are saying those two technologies are not going to arrive on Thursday, March 2 — boom, it is all here. There is a lot of, "After you, Alfonse; no, after you Gaston," going on, and the fact is that I am not going to buy a hydrogen car, even assuming it can go 300 kilometres on a fill-up, unless I know there are some service stations, where, after I have run out in 300 kilometres, I will be okay. How do you see that being met? You alluded to this. Everyone is hedging bets, and there is a bravado that goes on with General Motors and a couple others. As you also pointed out, Ford has got out of the hybrid business because that consumer resistance, to which I am referring, was there. It was less so with hybrid vehicles, which use readily available fuel, as half of what they do, than it will be or is perceived to be with respect to hydrogen.

Are you looking at the best-case scenario when you are talking about having this out there by 2010? Will the whole thing collapse if that does not happen, if the same thing happens as happened to hybrid cars in California?

Mr. Kambeitz: Excellent question, and it really is the chicken and egg. Our original hydrogen research was focused in a private laboratory in Saskatoon, and it was focused on the final solution of fractionating water and, ultimately, doing it with a renewable resource. We found ourselves asking that question quite often, and we realized several years ago that a practical, quick interim solution was required. If the car is going to arrive, can the service station arrive that quickly? That is why when we bring this to the appliance level, let us use, for the sake of discussion, a capital cost of \$50,000 to \$80,000, to convert a service station to be able to reform hydrogen and sell hydrogen. That is the kind of speed that is required. Once again, the reformation technology at the service-

par rapport à celui d'un véhicule normal, les consommateurs ont boudé ce produit. Les fabricants pensaient que la Californie serait l'endroit rêvé, puisque c'est la province d'où est parti le mouvement écologique. Les consommateurs qui ont acheté ce produit, lorsqu'il a été offert, n'étaient pas des membres des groupes de défense de l'environnement, ni les personnes qui avaient été ciblées comme acheteurs sensibles aux questions écologiques. Ce sont plutôt les gens de l'industrie du cinéma qui les ont loués. Ce sont eux qui ont adopté les véhicules hybrides. Même si General Motors a déclaré de façon audacieuse, comme cette société peut seule le faire, qu'elle offrirait un million de voitures de ce genre d'ici 2010, elle a néanmoins exprimé cette réserve.

Par contre, la mise en pratique de cette technologie est sur le point de se faire. D'ici 24 à 36 mois, des unités de reformage seront prêtes à fonctionner; elles utiliseront notre technologie qui effectue le reformage et le captage du CO₂ ou celle d'un concurrent qui peut-être ne capturera pas le CO₂. Il s'agira de savoir si la voiture qui s'arrête dans une station-service pourra obtenir l'hydrogène dont elle a besoin. Le retard ne viendra certainement pas du côté de la fabrication.

Le président: Par définition, ces deux choses ne peuvent pas se produire en même temps. Le sénateur Buchanan a signalé, tout comme nous l'avons entendu, en particulier à Washington quand nous y étions, les réserves exprimées par des personnes qui affirment que ces technologies ne vont pas arriver du jour au lendemain. On se fait beaucoup de politesses «après vous, non, à vous, je vous en prie», mais le fait est que je ne vais pas acheter une voiture à hydrogène, même en supposant qu'elle puisse faire 300 kilomètres avec un plein, s'il n'y a pas de station-service où je pourrai m'approvisionner après avoir couvert ces 300 kilomètres. Comment pensez-vous que l'on pourrait résoudre ce problème? Vous y avez fait allusion. Tout le monde se protège et il y a l'attitude de bravade de General Motors et de quelques autres. Comme vous l'avez également fait remarquer, Ford a quitté le secteur des voitures hybrides à cause de la résistance des consommateurs, à laquelle je me réfère. Cette résistance était moindre lorsqu'il s'agissait des véhicules hybrides, qui utilisent un carburant facile à obtenir, pour la moitié de ce que font ces véhicules, comparés aux véhicules à hydrogène.

Pensez-vous au scénario le plus favorable lorsque vous parlez du déploiement de cette technologie d'ici 2010? Ce projet sera-t-il abandonné si cela ne se produit pas, s'il arrive la même chose que ce qui est arrivé en Californie aux véhicules hybrides?

M. Kambeitz: Excellente question et c'est en fait le problème de la poule et l'oeuf. Au départ, notre recherche sur l'hydrogène se faisait dans un laboratoire privé de Saskatoon et portait sur la solution définitive consistant à fractionner l'eau, et finalement, d'y parvenir avec une ressource renouvelable. Nous nous sommes posé cette question très souvent, et nous avons compris il y a déjà quelques années qu'il fallait trouver rapidement une solution de transition qui soit pratique. Si le véhicule est prêt à rouler, est-ce que la station-service pourra l'approvisionner? C'est pourquoi nous travaillons sur la production de petites unités, disons pour les fins de la discussion, à un coût d'investissement de 50 à 80 000 \$, qui permettent de modifier les stations-service

station level will be ready to go in 24 to 36 months, whether it is ours or one of our competitors. That will be the good news, so that will be in waiting, and watching the car economy try to roll out. That is where the challenge really is in that regard.

The Chairman: The other challenge is also convincing the operator of the service station to put in that technology for the two customers a day he will have.

Mr. Kambeitz: It is a fact, and fleets will start, senator. You are right. That is a fact. Texaco Chevron has set up a department in Houston, and they have told us they have a budget for hiring 68 people that will deal exclusively with the rollout of the hydrogen economy on the work of their North American and northern European stations. They believe that this is the solution because of the speed of which this infrastructure can be put in.

If there is a push in a certain jurisdiction — let us pick a state in the United States that is offering the incentives — General Motors focuses on that particular state. They move those 20,000 cars into that demographic area. Then Texaco believes that, very quickly, the infrastructure can be put in. The appliance model can be put in. We can be producing hydrogen in very short order as General Motors moves and focuses on a certain area. They have talked about doing it in that pocket approach, where they will look for incentives, high marketing budgets, very concentrated areas, and try to focus groups of hydrogen cars in that fashion. This is what General Motors has told us, senator.

The Chairman: One way that might help in at least a small way would be if governments undertook to mandate that their fleets of automobiles be converted to this. There are, as you know, laws on the books which already require federal government fleets to do that, but there is the magic codicil, “where practicable,” or something to that effect, where cost-effective. Maybe we have to bite a bit of a bullet and say, “We will do it regardless of whether it is cost effective today, in the hopes it will be next month or next year.” Do you think that is a useful idea to pursue? Would we be able to bring that off?

Mr. Taylor: I think if you try to pursue it, it helps, although I remember going back to the early days on the committee when we tried to mandate alcohol mixture of gasoline. We were making great strides until the Mounties seemed to be able to prove that they could not catch the crooks that were using 100 per cent gasoline when they were using only 80 per cent, 80-20. We got in a mess and it eventually ended up that Ford came out with a motor that would run just as fast, but I think, in this case, you might have some argument. If you would be permit me, Mr. Kambeitz has hydrogen manufactured that you put into a fuel cell, which is good. However, you could have an onboard. Already, you have cars with onboard natural gas set up and you have natural gas

pour qu’elles reforment l’hydrogène et vendent ce gaz. Voilà le genre de rapidité dont nous avons besoin. Là encore, la technologie du reformage au niveau de la station-service sera prête dans 24 à 36 mois, que ce soit la nôtre ou celle de nos concurrents. Ce sera la bonne nouvelle et nous attendrons pour voir si les véhicules arrivent à suivre le mouvement. Je crois que c’est sur ce point que porte le défi à l’heure actuelle.

Le président: Il faudra également convaincre l’exploitant de station-service qu’il a intérêt à acheter cette technologie pour les deux clients par jour qui vont lui demander de l’hydrogène.

M. Kambeitz: C’est un fait et les parcs automobiles suivront, monsieur le sénateur. Vous avez raison. C’est un fait. Texaco Chevron a créé un département à Houston et la direction nous a dit qu’ils avaient un budget prévoyant l’embauche de 68 personnes qui vont s’occuper exclusivement du déploiement de l’économie de l’hydrogène dans les stations-service d’Amérique du Nord et des pays de l’Europe du Nord. Cette société estime que c’est la solution qui s’impose à cause de la rapidité avec laquelle il est possible de mettre en place cette infrastructure.

Lorsqu’un État semble s’intéresser à cette technologie, prenons un État des États-Unis qui offre des incitations, General Motors concentre ses efforts. Cette société expédie 20 000 véhicules dans ce secteur démographique. De son côté, Texaco pense qu’il est possible de mettre en place très rapidement l’infrastructure. Il est possible d’installer de petites unités de production. Nous sommes en mesure de produire très rapidement de l’hydrogène dans les secteurs où General Motors introduit ces véhicules. Cette société parle de privilégier certains secteurs dans lesquels il y a des incitations fiscales, de gros budgets de marketing, des secteurs à forte concentration démographique et elle essaie d’y vendre des flottes de véhicules à hydrogène. Voilà ce que nous a dit General Motors, monsieur le sénateur.

Le président: Une façon de faciliter les choses, du moins dans une certaine mesure, serait que le gouvernement s’engage à convertir à ce système une partie de son parc automobile. Comme vous le savez, il existe déjà des dispositions législatives qui obligent les responsables du parc automobile fédéral à le faire, mais il y a toujours la disposition magique «lorsque cela est faisable» ou quelque chose du genre, lorsque cela est rentable. Nous devrions peut-être faire un effort et dire: «Nous le ferons, quel que soit le coût, en espérant que cela devienne rentable dans un mois ou dans un an». Pensez-vous qu’il serait utile de donner suite à une telle idée? Serait-ce faisable?

M. Taylor: Je pense que cela serait utile, mais je me souviens de mes débuts au comité et nous avons essayé de rendre obligatoire l’usage d’un mélange essence-alcool. Nous faisons des progrès rapidement jusqu’à ce que la GRC réussisse à prouver qu’il lui était impossible d’attraper les criminels qui utilisaient de l’essence pure lorsqu’eux n’utilisaient que de l’essence pure à 80 p. 100, de la 80-20. Nous avons eu un gros problème et, finalement, Ford a construit un moteur qui était aussi rapide que l’autre mais je crois que, dans ce cas-ci, cela pourrait être un argument valable. Permettez-moi d’aborder un autre point, M. Kambeitz fait fabriquer de l’hydrogène qu’il introduit dans une pile à combustible, ce qui est une bonne chose. L’hydrogène pourrait

stations. Could you put a hydrogen converter on to a natural gas drive in the car, if you already have one in the service station? Could you put it in the car and continue to sell natural gas at your service station? I am sorry for turning the tables.

The Chairman: I guess the opening answer is size, but then the Japanese could fix that. They can miniaturize anything.

Mr. Kambeitz: There are other practical reasons that relate to the cold weather conversion, but, senator, you are absolutely right. I talked about consumer cluster. The fleet cluster is a very practical application as well, where, again, an appliance-style reformer would move into a fleet bus scenario, as we know. Perhaps, in some of your travels you have seen some of the buses that Ballard is equipping worldwide today. Certainly, a fleet bus fuelling infrastructure would be an excellent start as well, senator.

The Chairman: This has been most informative. As always, Senator Taylor, you have exercised our minds and our emotions and we are grateful for that. Thank you to Mr. Kambeitz for being with us, and we look forward to those reports.

The committee adjourned.

aussi être embarqué. Il y a déjà des voitures qui fonctionnent au gaz naturel et il y a des stations qui distribuent du gaz naturel. Pourrait-on placer un reformeur à hydrogène sur l'équipement de gaz naturel d'une voiture, même s'il y en a déjà un à la station-service? Serait-il possible de placer cet appareil dans la voiture et de continuer à vendre le gaz naturel dans la station-service? Je suis désolé d'avoir inversé le problème?

Le président: Je crois que la première réponse est que cela dépend de la taille, mais les Japonais pourraient résoudre cette difficulté. Ils sont capables de miniaturiser n'importe quoi.

M. Kambeitz: Il y a d'autres raisons pratiques qui touchent la transformation à basse température mais, sénateur, vous avez tout à fait raison. J'ai parlé des grappes de consommateurs. La grappe d'automobiles est aussi une application très pratique et une unité de reformage de petite taille s'intégrerait très bien à une flotte d'autobus, comme nous le savons. Vous avez peut-être déjà vu au cours de vos voyages les autobus que Ballard met sur la route dans différents pays. Je suis tout à fait d'accord avec vous; une infrastructure de distribution d'hydrogène à une flotte d'autobus serait également un excellent début, monsieur le sénateur.

Le président: Voilà qui était très instructif. Comme toujours, sénateur Taylor, vous avez stimulé nos esprits et nos émotions et nous vous en remercions. Merci à M. Kambeitz d'être venu et nous examinerons avec beaucoup d'intérêt les rapports que vous nous transmettez.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, October 21, 2003

From the Delphi Group:

Michael B. Gerbis, President and Head of the Clean Energy Business Unit;

Melissa L. Creede, Vice-President and Head of Climate Change.

Thursday, October 23, 2003

As an individual:

The Honourable Nicholas Taylor, former senator.

From HTC Hydrogen Thermochem Corporation:

Lionel Kambeitz, Chairman and CEO.

TÉMOINS

Le mardi 21 octobre 2003

Du Groupe Delphi:

Michael B. Gerbis, président et directeur du Clean Energy Business Unit;

Melissa L. Creede, vice-présidente et directrice des Changements climatiques.

Le jeudi 23 octobre 2003

À titre personnel:

L'honorable Nicholas Taylor, ancien sénateur.

De HTC Hydrogen Thermochem Corporation:

Lionel Kambeitz, président et chef de la direction.



C27
-E55



Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Thursday, October 30, 2003
Thursday, November 6, 2003 (in camera)

Issue No. 22

Sixteenth meeting on:

Emerging issues related to the mandate of the committee
(Implementation of the Kyoto Protocol)

and

Future business of the committee

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable TOMMY BANKS

Le jeudi 30 octobre 2003
Le jeudi 6 novembre 2003 (à huis clos)

Fascicule n° 22

Seizième réunion concernant:

De nouvelles questions concernant le mandat du comité
(Mise en œuvre du protocole de Kyoto)

et

Les travaux futurs du comité

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON ENERGY, THE ENVIRONMENT
AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Mira Spivak, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Finnerty
Buchanan, P.C.	Kenny
* Carstairs, P.C.	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente: L'honorable Mira Spivak

et

Les honorables sénateurs:

Baker, c.p.	Finnerty
Buchanan, c.p.	Kenny
* Carstairs, c.p.	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Christensen	Merchant
Cochrane	Milne
Eyton	Watt

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, October 30, 2003
(38)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 8:40 a.m. this day, in room 257 East Block, the Deputy Chair, the Honourable Mira Spivak, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Buchanan, P.C., Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Spivak and Watt (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology and Frédéric Beauregard-Tellier, Economics Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, November 7, 2002, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol). (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8, February 18, 2003.*)

WITNESSES:

From the Office of the Auditor General of Canada:

Ms. Johanne Gélinas, Commissioner of the Environment and Sustainable Development;

Mr. John Affleck, Principal, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies;

Mr. Robert Pelland, Director, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies.

Ms. Gélinas made a statement and together the witnesses answered questions.

At 9:50 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, November 6, 2003
(39)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met in camera at 9:10 a.m. this day, in room 257-East Block, the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Finnerty, Kenny, Merchant, Milne, Spivak and Watt (9).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le jeudi 30 octobre 2003
(38)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 40, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Mira Spivak (*vice-présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Buchanan, c.p., Christensen, Cochrane, Finnerty, Merchant, Spivak et Watt (7).

Sont présents: De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, analyste de la recherche, Science et technologie et Frédéric Beauregard-Tellier, Division de l'économie.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 7 novembre 2002, le comité poursuit l'examen de nouvelles questions concernant le mandat du comité (mise en oeuvre du protocole de Kyoto). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 8 des délibérations du comité du 18 février 2003.*)

TÉMOINS:

Du Bureau du vérificateur général du Canada:

Mme Johanne Gélinas, commissaire à l'environnement et au développement durable;

M. John Affleck, directeur principal, Vérifications et études, Stratégies de développement durable;

M. Robert Pelland, directeur, Vérifications et études, Stratégies de développement durable.

Mme Gélinas fait un exposé et, avec les témoins, répond aux questions.

À 9 h 50, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA le jeudi 6 novembre 2003
(39)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h 10 dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Banks, Buchanan, c.p., Christensen, Finnerty, Kenny, Merchant, Milne, Spivak et Watt (9).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology and Frédéric Beauregard-Tellier, Economics Division.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee proceeded in camera for the consideration of a draft agenda.

At 10:40 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Sont présents: De la Direction de la recherche de la Bibliothèque du Parlement: Lynne Myers, analyste de la recherche, Science et technologie et Frédéric Beauregard-Tellier, Division de l'économie.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité se réunit à huis clos pour discuter d'un programme provisoire.

À 10 h 40, il est convenu que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Josée Thérien

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, October 30, 2003

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:40 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate (implementation of the Kyoto Protocol).

Senator Mira Spivak (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[English]

The Deputy Chairman: Honourable senators, we will begin this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Today we have Ms. Gélinas, Mr. Affleck and Mr. Pelland from the Office of the Auditor General of Canada.

Please proceed and afterwards we will have questions for you.

[Translation]

Ms. Johanne Gélinas, Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Office of the Auditor General of Canada: Honourable senators, thank you for the opportunity to appear before this committee this morning.

I am here to present our findings on the chapter entitled: "Road Transportation in Urban Areas: Accountability for Reducing Greenhouse Gases." With me are my key management staff responsible for this audit, Mr. John Affleck and Mr. Bob Pelland.

Although I have already met many of you, this is the first time that I have appeared before your committee.

I lead a group in the Office of the Auditor General of Canada. We represent the environmental group. We seek to support parliamentarians in overseeing the federal government's efforts to protect the environment and foster sustainable development.

Our goal is to provide you and other Canadians with objective, independent analyses of the federal government's progress. Where necessary, we make recommendations for further action.

I see your committee as a critical forum to help advance key environmental and sustainable issues. I am very pleased to have this opportunity today to discuss with you one of the most fundamental issues facing Canada's efforts to reduce our greenhouse gas emissions, namely accountability for the results.

This is not the first time that I have looked at issues related to climate change. In fact, my office first looked at climate change issues in 1998 and concluded that the failure to meet Canada's climate change commitments at that time was the result of poor planning and ineffective management. The federal government had not applied sound management principles, resulting in an implementation gap.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 30 octobre 2003

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit ce jour à 8 h 40 pour étudier de nouvelles questions concernant son mandat (mise en oeuvre du Protocole de Kyoto).

Le sénateur Mira Spivak (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

La vice-présidente: Honorables sénateurs, nous allons commencer cette séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous accueillons aujourd'hui Mme Gélinas, M. Affleck et M. Pelland du Bureau du vérificateur général du Canada.

Veuillez commencer, puis nous vous poserons des questions.

[Français]

Mme Johanne Gélinas, Commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada: Honorables sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le comité ce matin.

Je vous présente mes constatations formulées au chapitre intitulé: «Le transport routier en milieu urbain: responsabilités à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre.» Les principaux gestionnaires responsables de cette vérification m'accompagnent. Il s'agit de M. Affleck et de M. Pelland.

J'ai déjà rencontré certains d'entre vous, mais c'est la première fois que je compare devant le comité.

Je dirige un groupe au sein du bureau du vérificateur général du Canada. Je représente le groupe environnemental. Nous nous efforçons d'aider les parlementaires à surveiller les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour protéger l'environnement et favoriser le développement durable.

Notre but est de vous fournir, ainsi qu'à tous les citoyens canadiens, des analyses objectives et indépendantes sur les progrès réalisés par le gouvernement fédéral dans ce domaine. Nous formulons au besoin des recommandations sur les mesures à prendre.

Votre comité est un forum très important pour l'avancement des questions fondamentales liées à l'environnement et au développement durable. Je suis heureuse d'avoir l'occasion de discuter, avec vous et les membres du comité, de l'une des questions les plus cruciales sur lesquelles le Canada doit se pencher pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, c'est-à-dire la reddition de compte à l'égard des résultats.

Ce n'est pas la première fois que j'examine les questions liées au changement climatique, puisque mon bureau s'est penché sur ces questions en 1998. Nous avons alors conclu que si le Canada ne respectait pas ses engagements à cet égard, c'était le résultat d'une mauvaise planification et d'une gestion inefficace. Le gouvernement fédéral n'avait pas appliqué le principe d'une bonne gestion, ce qui avait donné lieu à des lacunes sur le plan de la mise en œuvre.

[English]

In 2001, I revisited the climate change issue and concluded that, although some progress had been made, the federal government still needed to do a great deal of work to engage partners in dealing with the climate change challenge.

As part of my 1998 work, we recommended that the federal government enhance its reporting to Parliament by preparing a consolidated summary level report on a periodic basis.

As honourable senators will be aware, in June 2003, the federal government tabled its first comprehensive report on the Government of Canada's investment in climate change from 1997 to 2002. This report recognized that achievements to date are presented mainly as outputs and activities and that effort is needed to quantify these achievements as a measurement of results.

In August 2003, the federal government announced that it is investing an additional \$1 billion toward implementing Canada's climate change initiatives. This investment represents half of the \$2-billion allocation to address climate change announced in the 2003 budget.

No doubt, the federal government can identify where it is choosing to invest, but my concern, Madam Chairman, is that, unless good accountability frameworks are put in place, the federal government will have difficulties demonstrating what it expects to achieve and, ultimately, what it has achieved in terms of actual emission reduction.

The federal government is currently allocating money for climate change initiatives. However, in my view each of these investments must be accompanied by clear and concrete targets for reducing greenhouse gas emissions. The results need to be measured and reported. Parliamentarians and Canadians should know not only what is expected but also be able to assess the government's performance against actual result achieved.

Accounting for and reporting on results has become even more important with Canada's ratification of the Kyoto Protocol. The transportation sector is the largest contributor to Canada's greenhouse gas emission at 26 per cent of the total. Over 70 per cent of transportation emissions are due to cars and trucks on our roads. Between 1990 and 2001, these emissions rose by 25 per cent. Two thirds of these emissions are in urban areas and this is where more than three quarters of Canadians live.

Individual Canadians will have a big role to play in helping to meet Canada's Kyoto commitments. They generate about a quarter of Canada's greenhouse gas emissions and half of these emissions are from personal road transportation.

[Traduction]

En 2001, j'ai examiné à nouveau la question du changement climatique et conclu que, malgré certains progrès, le gouvernement fédéral devait encore en faire beaucoup pour inciter ses partenaires à relever le défi du changement climatique.

Par suite de notre vérification de 1998, nous avons recommandé au gouvernement fédéral d'améliorer l'information qu'il communique au Parlement en préparant périodiquement un rapport sommaire consolidé.

Comme les honorables sénateurs le savent, le gouvernement fédéral a déposé en juin dernier son premier rapport d'ensemble sur les sommes que le gouvernement du Canada a consacrées de 1997 à 2002 aux initiatives visant le changement climatique. Dans son rapport, le gouvernement reconnaît que les réalisations à ce jour sont surtout présentées comme des extrants et des activités, et qu'il faudra déployer des efforts pour quantifier ces réalisations afin d'en mesurer les résultats.

En août 2003, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il injectera une somme supplémentaire de 1 milliard de dollars afin de mettre en oeuvre les initiatives canadiennes visant le changement climatique. Ce montant représente la moitié des 2 milliards de dollars alloués pour s'attaquer au problème du changement climatique, investissement qui avait été annoncé dans le budget de 2003.

C'est bien sûr au gouvernement fédéral de décider des secteurs dans lesquels il veut investir, mais, madame la présidente, je crains que sans cadre redditionnel solide, il aura du mal à faire état des objectifs qu'il compte atteindre et des objectifs qu'il aura effectivement atteint en termes de réduction réelle des émissions de gaz à effet de serre.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral alloue de l'argent aux initiatives concernant le changement climatique. Cependant, selon moi, chacun de ces investissements doit être assorti d'objectifs clairs et concrets de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les résultats doivent être mesurés et communiqués. Les parlementaires et les Canadiens ne devraient pas seulement connaître les objectifs prévus, mais aussi pouvoir évaluer le rendement du gouvernement en regard des résultats réels qui ont été obtenus.

La communication d'information sur les résultats et la reddition de comptes à cet égard, voilà un volet qui devient encore plus important depuis la ratification par le Canada du Protocole de Kyoto. Le secteur des transports est la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre, puisqu'il génère 26 p. 100 de l'ensemble des émissions. Plus de 70 p. 100 des émissions du secteur des transports sont attribuables aux voitures et aux camions qui sillonnent nos routes, et ces émissions ont augmenté de 25 p. 100 entre 1990 et 2001. Les deux tiers des émissions sont produites en région urbaine, là où vivent les trois quarts des Canadiens.

Chaque Canadien aura un important rôle à jouer pour aider le Canada à respecter ses engagements de Kyoto. La population canadienne produit environ le quart des émissions de gaz à effet de serre, dont la moitié vient des voitures particulières.

[Translation]

I began my audit by looking at what initiatives or programs the Government of Canada currently has in place to address emissions from cars and trucks in our cities.

Action Plan 2000 on Climate Change and the Climate Change Plan for Canada contain nine actions in the transportation sector that expect to account for reductions in greenhouse gas emissions of 21 megatons, or about 12 per cent of the reduction of Canada's total emissions.

Of these nine actions, I audited one of them, the Canadian Transportation Fuel Cell Alliance Program, for which Natural Resources Canada is the lead department. The federal government has supported the development of fuel cell technology for over 20 years and has identified it as a means to curb air emissions from vehicles in our Canadian cities. I did not examine the other eight actions as they were either in the early stages of implementation or did not have a strong focus on urban transportation.

Based on what I found, I remain concerned about whether the activities of the Canadian Transportation Fuel Cell Alliance Program will be completed and the program's expected outcomes will be met by its target dates. The federal government has invested or committed over \$100 million to hydrogen fuel cells without any national strategy. Clearly, the government must decide what role it will play in addressing these challenges and, if appropriate, what long-term commitments are necessary.

I also examined two initiatives in Transport Canada: the Moving On Sustainable Transportation Program, identified by Transport Canada as a key initiative for enhancing Canada's awareness of sustainable transportation, and Transport Canada's Intelligent Transportation Systems Initiative.

[English]

While the Moving on Sustainable Transportation Program — know as MOST — has multiple objectives, one of the expected long-term results of the program is the reduction of greenhouse gas emissions and pollution from transportation sectors. For example, the Hamilton commuter challenge, an initiative to get people out of their cars and to use alternatives, was funded by the MOST program as an activity representing a significant contribution to reduce greenhouse gas emission. The intelligent transportation systems initiative is promoted as a tool to improving transportation in urban areas. One of the objectives of this initiative is to reduce harmful emissions by improving traffic flow. Toll collector devices such as those used on highway 407 in Ontario are an example of an ITS application.

[Français]

J'ai amorcé ma vérification en examinant quelques initiatives ou quels programmes avaient été mis en place par le gouvernement du Canada pour s'attaquer au problème des émissions provenant des voitures et des camions circulant dans nos villes.

Le Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique et le Plan du Canada sur les changements climatiques renferment neuf mesures dans le secteur des transports. Lesquelles mesures devraient donner lieu à une réduction, des émissions de gaz à effet de serre, de 21 mégatonnes, soit environ 12 p. 100 de la réduction de l'ensemble des émissions au pays.

De ces neuf mesures, j'en ai vérifié une, c'est-à-dire, l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports, dont Ressources naturelles Canada est responsable. Le gouvernement fédéral appuie la mise au point de la technologie des piles à combustion depuis plus de 20 ans et la considère comme un moyen de réduire les émissions des véhicules circulant dans les villes canadiennes. Je n'ai pas examiné les autres huit mesures, parce qu'elles étaient, soit au stade initial de leur mise en œuvre, soit trop peu axées sur le transport routier urbain.

Compte tenu de mes constatations, je ne suis toujours pas certaine que les activités de l'Alliance canadienne sur les piles à combustion dans les transports seront menées à terme ni que les résultats prévus du programme respecteront les échéanciers fixés. Le gouvernement fédéral a investi ou engagé plus de 100 millions de dollars dans la recherche sur les piles à combustible et ce sans avoir établi de stratégie nationale à cet égard. Manifestement, le gouvernement doit décider du rôle qu'il devra jouer pour relever ces défis s'il y a lieu des engagements à long terme aussi qui s'imposent.

J'ai aussi examiné deux initiatives de Transports Canada, le Programme sur la route du transport durable, que le ministère considère comme une initiative clé de sensibilisation des Canadiens au transport durable et l'initiative des systèmes des transports intelligents.

[Traduction]

Le programme Sur la route du transport durable vise plusieurs objectifs et résultats, dont celui de la réduction à long terme de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Ainsi, le défi des navetteurs de Hamilton (Hamilton commuter challenge), une initiative incitant les gens à ne pas utiliser leur voiture et à trouver d'autres moyens de transport, a été financé dans le cadre du programme Sur la route du transport durable. On estime en effet que ce projet vise une démarche contribuant grandement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'initiative des systèmes de transport intelligent est présentée comme un moyen d'améliorer les transports dans les centres urbains. Cette initiative a entre autres objectifs de réduire les émissions nocives en améliorant la fluidité de la circulation. Les dispositifs de perception de péage, tels que ceux en usage sur l'autoroute 407 en Ontario, sont un exemple d'application des systèmes de transport intelligent.

These two initiatives are intended to have an impact on road transportation in urban areas and lead to a reduction in Canada's greenhouse gas emissions. However, Transport Canada was not able to demonstrate the extent to which these initiatives were reducing greenhouse gas emissions and, thus, contributing to help Canada reach its Kyoto target.

Attached to my opening remarks, you will find a table that indicates, for the three programs examined, the time period involved, the dollars spent and, where known, the performance targets.

All the federal government's action to reduce greenhouse gas emission in the transportation sector involves partnering with other levels of government and other stakeholders.

Honourable senators, I understand that your work plan involves examining in detail the how-to of specific implementation strategies from the federal government. In my view, a big part of the how-to will require the development of partnership agreements with a strong accountability framework. All partners, including the federal government, will need to be held to account for achieving their stated performance expectations. These partners include individual Canadians.

In its climate change program for Canada, the federal government is calling on all Canadians to reduce their individual greenhouse gas emissions by about 20 per cent or one ton from the approximately five tons produced annually by each Canadian. This reduction represents 13 per cent of the total reduction Canada needs to make to meet its Kyoto target. However, the plan does not specify how this will be accomplished or how it will be measured.

Your committee can be instrumental in encouraging the federal government to sharpen its pencil.

[Translation]

I would also encourage your committee to continue to request, for all federal initiatives targeted at reducing greenhouse gas emissions, a status report on what results have been achieved to date. The results of my audit are an early warning to the federal government. It needs to improve how it sets performance targets, measures them, and reports on them to Canadians.

I will continue to be watching closely. I believe that there is still time to get it right

[English]

Before I finish, I wish to say that this chapter we have completed is not a bad story. It is a story about the early implementation of the federal government's climate-change initiative. Essentially, we are saying that we should fix things properly in the first place so that, five years from now, I will not

Ces deux initiatives sont conçues pour influencer sur le transport routier dans les centres urbains et contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, Transports Canada n'a pu démontrer la mesure dans laquelle ces programmes réduisaient les émissions, ni la mesure dans laquelle ils aidaient le Canada à atteindre l'objectif qu'il s'est fixé en vertu du Protocole de Kyoto.

Vous trouverez ci-joint un tableau qui indique, pour les programmes examinés, la période visée par l'examen, les montants dépensés et, lorsque disponibles, les objectifs de rendement.

Toutes les mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports prévoient des partenariats avec d'autres ordres de gouvernement ou d'autres intervenants.

Honorables sénateurs, je crois comprendre que votre plan de travail prévoit un examen détaillé du mode d'application de certaines stratégies de mise en oeuvre, dans l'optique du gouvernement fédéral. À mon avis, un élément majeur de ce mode d'application nécessitera l'établissement d'ententes de partenariat assorties de cadres redditionnels solides. Tous les partenaires, y compris le gouvernement fédéral, devront être tenus de rendre compte de l'atteinte des objectifs de rendement qu'ils se seront fixés. Par partenaires, on entend également les citoyens canadiens.

Dans le plan du Canada sur les changements climatiques, le gouvernement fédéral exhorte tous les Canadiens à réduire leurs émissions individuelles de gaz à effet de serre d'environ 20 p. 100, l'équivalent d'une tonne, comparativement aux quelque cinq tonnes qu'ils produisent annuellement. Cette réduction représente 13 p. 100 de la réduction totale que le Canada doit atteindre s'il veut concrétiser l'objectif qu'il s'est fixé en vertu du Protocole de Kyoto. Toutefois, le plan ne précise ni la façon dont cela se fera, ni la façon dont cela sera mesuré.

Votre comité peut jouer un rôle très utile en encourageant le gouvernement fédéral à donner des précisions à ce sujet.

[Français]

J'invite également le comité à continuer de demander un rapport d'étape sur les résultats atteints à ce jour, et ce pour toutes les initiatives fédérales visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les résultats de ma vérification sonnent l'alarme avant qu'il ne soit trop tard au sein du gouvernement fédéral, qui doit améliorer la façon dont il fixe les objectifs de rendement, les mesures et les communique aux Canadiens.

Pour ma part, je garderai l'œil ouvert. Je crois qu'il est encore temps de rajuster le tir.

[Traduction]

Avant de m'arrêter, je tiens à dire que ce chapitre que nous venons de terminer n'est pas empreint de négativité. Il raconte le début de mise en oeuvre de l'initiative du gouvernement fédéral sur les changements climatiques. Nous disons essentiellement qu'il faudrait faire une bonne mise au point dès le début, de façon que

be in front of your committee telling you, "Sorry, but we cannot tell you anything because the framework was not properly designed."

That is the essential message of this chapter. My people will be happy to answer any of your questions.

Senator Merchant: I, too, have been concerned about how we will engage one of our main stakeholder groups. I refer to ordinary Canadians like me. I need to see that my actions are contributing to some good results. I do not know how we will do that. How will the average Canadian know that? That will be a hardship for some of us because we are not used to living our lives in different ways.

Out west, where we live, it is very cold in the winter. The public transportation system is limited because of our small numbers. Regina has 200,000 people. We are used to the convenience of going to our warm garage in the morning and jumping into our warm car to get to work, because it is very cold. We could stand on a corner and wait for a bus that comes every half-hour, but we would need to see that that action really gives some good results. What kind of parameters can we put down to help people realize that what they are doing matters?

That is just one example. You can find others with every other kind of household use of energy. What ideas do you have for us?

Ms. Gélinas: Let me go first with a kind of personal comment and I do not do this often. I also look at myself as an ordinary Canadian who will have to change her own behaviour. When we talk about transportation, it is not an easy change in behaviour, certainly. When we were doing our audit, we found different projects and programs going on across the country. Amazingly, some of the things that are happening in Canada are quite interesting and can certainly cause behaviour changes.

My colleague may give you a couple of examples. We have highlights because what you have said is key for us, too. We should be sharing our success stories. We have asked the government to fulfil its commitment to put all the success stories on the Web site to let Canadians see what is working and what is not working well. Then they can replicate those projects elsewhere in Canada. Briefly, we can give you some examples of requests we are making to the government to help accelerate behavioural change in Canadian society.

Mr. John Affleck, Principal, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies, Office of the Auditor General of Canada: We did have a case study in the chapter that dealt with three initiatives to encourage people to change behaviour. That involved reducing idling in the car, active and safe routes to school and what we call Off Ramp, trying to encourage Canadians to change their behaviour.

dans cinq ans, je n'aie pas à me présenter devant votre comité en disant: «Excusez-moi, mais nous ne pouvons rien vous dire parce que la structure n'a pas été conçue comme elle aurait dû l'être».

Voilà le message essentiel de ce chapitre. Mes collaborateurs se feront un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Merchant: Moi aussi, je m'interroge sur la façon d'obtenir l'engagement de l'un des principaux groupes d'intervenants, à savoir les Canadiens ordinaires comme moi. J'ai besoin de constater que mon action contribue à l'obtention de bons résultats, mais je ne sais pas comment faire. Comment le Canadien moyen pourra-t-il s'en assurer? Ce sera difficile pour certains d'entre nous, car nous avons du mal à nous habituer à vivre différemment.

Dans l'Ouest, où j'habite, l'hiver est très froid. Les transports en commun sont limités, car la population est peu nombreuse. Regina compte 200 000 habitants. Nous sommes habitués au confort d'un garage chauffé qui nous permet, le matin, de monter dans une voiture chaude pour aller au travail, car il fait très froid dehors. Nous pourrions attendre au coin de la rue un autobus qui passe toutes les demi-heures, mais il faudrait pouvoir constater que cet effort donne de bons résultats. Quel genre de paramètres peut-on mettre en place pour permettre aux gens de se rendre compte de l'importance de leur action?

C'est juste un exemple que je vous donne. On pourrait en trouver d'autres dans le domaine de la consommation d'énergie des foyers. Quelles idées avez-vous à nous proposer?

Mme Gélinas: Je voudrais tout d'abord faire un commentaire personnel, même s'il ne m'arrive pas souvent d'en faire. Je me considère moi-même comme une Canadienne ordinaire qui va devoir changer de comportement. Quand on parle de transport, ce n'est certainement pas un changement de comportement facile. Au cours de notre vérification, nous avons rencontré plusieurs projets et programmes mis en oeuvre dans les différentes régions du pays. Certains projets canadiens sont très intéressants et devraient entraîner des changements de comportement.

Mon collègue pourra vous donner quelques exemples. Nous avons les grandes lignes car ce que vous avez dit est essentiel pour nous aussi. Nous devrions partager nos histoires de réussite. Nous avons demandé au gouvernement de tenir son engagement à publier toutes ces histoires de succès sur le site Web pour que les Canadiens voient ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Ensuite, ces projets pourront être repris ailleurs au Canada. Rapidement, nous pourrions vous donner quelques exemples des demandes que nous adressons au gouvernement pour accélérer un changement de comportement dans la société canadienne.

M. John Affleck, directeur principal, Vérifications et études, Stratégies de développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada: Nous avons eu une étude de cas dans le chapitre consacré à trois initiatives visant à amener un changement de comportement chez les gens. Il s'agissait d'encourager les automobilistes à arrêter leur moteur quand ils attendent, d'encourager l'aller-retour actif et sécuritaire pour l'école et du programme intitulé Off Ramp, tout cela pour encourager les Canadiens à modifier leurs habitudes.

We generally believe that Canadians are willing to do their part to reduce greenhouse gases. The current climate change challenge reminds us of the recycling challenge we had a while ago. The big breakthrough came when we provided the tool — the blue box. Now recycling is a part of everyday life for Canadians. Changing behaviour can be accomplished provided that the tool is in place.

To pick up on what Ms. Gélinas said, we have the bike-share example referred to in the report. This is a 10-year plan in Toronto to make 1,000 bicycles available at 10 hubs throughout the city. A large part of the plan is informing Canadians on the results. Transport Canada did a performance report with respect to helping reduce greenhouse gases. There were some reductions as a result of this project. To be exact, the change was 43 metric tons of CO₂ and 45 kilograms of nitrogen oxide.

There is no doubt that public awareness is a pre-condition for achieving meaningful reductions, especially from greenhouse gases in urban areas. We feel the government could still do more to provide information on these types of initiatives and to inform Canadians on the kinds of results they are getting. That seems to be the missing piece right now.

As Ms. Gélinas mentioned, Web sites are a big part of that. Our audit told us that this information is not always available on government Web sites. Organizations that lack funding to produce their own Web site often rely on the federal government to communicate the success of their own initiatives. Again, it is not just the initiatives in place that are important but also communicating to the public the results of the initiatives.

Senator Merchant: I hate to repeat myself because I have said this before, as the committee knows, but these things work well in the laboratory. In Regina, we must be stubborn or something. The blue box has not worked in Regina as far as I can tell because, when I drive up and down the streets on the days when the blue boxes are out, I see very few blue boxes on each block, perhaps one or two. That tells me that the majority of people have not bought into the idea.

If I go to the bottle return, I see many people there because they get money when they return bottles. In our community, we must pay for someone to pick up the blue box. If recycling is important, why could the city not build this into their taxation system, instead of making it just one more thing the citizen has to pay for? Why is the city not committed to this? We can talk about these things, but how do we engage people?

Senator Finnerty: I know how to change that.

Senator Merchant: Come and change that in Regina.

Senator Finnerty: You change that by electing people who will take this seriously.

Dans l'ensemble, nous pensons que les Canadiens sont prêts à faire leur part pour réduire les gaz à effet de serre. Le défi du changement climatique actuel nous rappelle celui du recyclage naguère. L'étape décisive était la mise en place de l'outil: la boîte bleue. Le recyclage fait désormais partie de la vie quotidienne des Canadiens. On peut obtenir un changement de comportement à condition de fournir l'outil.

Pour revenir à ce que disait Mme Gélinas, il y a l'exemple du partage de bicyclettes dont on parle dans le rapport. Il s'agit d'un plan sur 10 ans à Toronto qui consiste à mettre à la disposition du public 1 000 bicyclettes à 10 carrefours dans la ville. Une grande partie du plan consiste à informer les Canadiens des résultats. Transports Canada a rédigé un rapport de rendement sur la contribution à la réduction des gaz à effet de serre. Le projet a permis d'obtenir une certaine réduction. Plus précisément, il s'agissait de 43 tonnes de CO₂ et de 45 kilos d'oxyde d'azote.

Il est clair que la sensibilisation du public est une condition préalable à l'obtention de réductions sérieuses, notamment de réductions des gaz à effet de serre en milieu urbain. À notre avis, le gouvernement pourrait fournir encore plus d'information sur ce genre d'initiatives et mieux informer les Canadiens sur les résultats qu'elles produisent. C'est à ce niveau qu'il semble y avoir une certaine faiblesse pour l'instant.

Comme l'a dit Mme Gélinas, les sites Web sont un élément important de cet exercice. Notre vérification nous a permis d'apprendre que ces informations n'étaient pas toujours disponibles sur les sites Web du gouvernement. Les organisations qui n'ont pas de fonds suffisants pour avoir leur propre site Web comptent souvent sur le gouvernement fédéral pour donner la publicité voulue à leurs succès. Encore une fois, ce qui est important, ce n'est pas seulement les initiatives en cours, mais c'est le fait aussi de communiquer au public leurs résultats.

Le sénateur Merchant: Je dois me répéter car j'ai déjà dit cela auparavant, comme les membres du comité le savent: tout cela fonctionne très bien en laboratoire. À Regina, j'imagine que nous sommes butés ou quelque chose comme cela. L'initiative des boîtes bleues n'a pas fonctionné à Regina pour autant que je le sache parce que, quand je circule là-bas le jour du recyclage, je ne vois que très peu de ces boîtes bleues, peut-être une ou deux pour un pâté de maisons. J'en conclus que la majorité des gens n'ont pas encore adopté cette formule.

Pour ce qui est des bouteilles consignées, je constate que beaucoup de gens rapportent leurs bouteilles parce qu'on leur rend de l'argent. Chez nous, il faut payer pour que quelqu'un vienne ramasser les boîtes bleues. Si le recyclage est important, pourquoi la municipalité ne l'intègre-t-elle pas dans sa fiscalité d'ensemble au lieu d'en faire un programme de plus que le citoyen doit payer? Pourquoi la ville ne s'engage-t-elle pas à le faire? On peut continuer à discuter de tout cela, mais que faut-il faire pour obtenir l'adhésion de la population?

Le sénateur Finnerty: Je sais comment changer cela.

Le sénateur Merchant: Venez donc le faire à Regina.

Le sénateur Finnerty: Il suffit d'élire des gens qui vont prendre cela au sérieux.

Senator Merchant: It has not been an issue at election time.

The Deputy Chairman: Perhaps we could address our questions to the witnesses.

Senator Merchant: It is not an issue. We just had elections. Nobody talked about energy or recycling or any of that. That is not an issue in people's lives.

Ms. Gélinas: The climate change issue is one of the most important financial issues before the federal government. As an auditor, I believe Canadians are looking for a good return on investment. Does that mean they will behave in ways that will reduce greenhouse gas? We all must do our fair share. The government is putting in place programs that will address behaviour change. As commissioner, it is important to ensure that whatever programs we have create good impacts, good results and good returns on investment.

If the results show that we need to invest more in a particular program because of its greater impact, and not necessarily because of major behaviour change, then those political decisions will have to be taken at that point.

My job is to ensure that you have the right information to base your decision on. We are talking about big money and we need to ensure that the investment is properly done.

Senator Cochrane: Like Senator Merchant, I know of a province in Canada that has not just the green box, but several boxes. One is for compost, one is for paper and one is for bottles. There are about four. They put them out on the lawn once a week. I have asked questions regarding that, and I have been told that much of the garbage is not put in these boxes but thrown on the wayside, and the province is getting messy, where it was not before. Some of the people that work for the town have to go out and pick up this garbage. I do not think it is working fully there, either, so that is another province that is going through this torture because, to some people, it is a torture when they have four different boxes to put garbage in. It is a torture in the sense that you do not know which box to put it in. It probably will take a while before this grows on people.

I totally agree with what you said. I think results of the bottom line will be very important. Do not wait for five years to do it but do it at each term. Show the people just how much this has helped financially or whether it will take another year down the road to get people interested. However, it must be known, whether you put ads on television or whatever, but the results have to be worked on.

Are you able to identify good success stories right across the country? If so, have they been identified to the general public? Could you tell us about that before I go on?

Le sénateur Merchant: Ça n'a pas été un enjeu lors des élections.

La vice-présidente: Nous pourrions peut-être poser nos questions aux témoins.

Le sénateur Merchant: Ce n'est pas un enjeu. Nous avons eu des élections, mais personne n'a parlé d'énergie ou de recyclage. Ce n'est pas un problème dans la vie des gens.

Mme Gélinas: La question du changement climatique est l'un des enjeux financiers les plus importants du gouvernement fédéral. À titre de vérificatrice, je pense que les Canadiens souhaitent que leurs investissements soient rentables. Est-ce que cela veut dire qu'ils vont automatiquement se comporter de façon à réduire les gaz à effet de serre? Nous devons tous faire notre part. Le gouvernement met en place des programmes destinés à entraîner un changement de comportement. Je vous dis à titre de commissaire que nous avons le devoir de nous assurer que ces programmes donnent de bons résultats et que les investissements sont rentables.

Si nous constatons qu'il faut investir plus dans un programme quelconque parce qu'il donne plus de résultats, et pas nécessairement parce qu'il entraîne un changement de comportement important, c'est une décision politique qui devra être prise à ce moment-là.

Mon travail est de m'assurer que vous obteniez les bonnes informations pour vous prononcer. Il s'agit d'investissements considérables et nous devons donc veiller à ce qu'ils soient judicieux.

Le sénateur Cochrane: Comme le sénateur Merchant, je connais une province du Canada qui n'a pas simplement la boîte verte, mais plusieurs boîtes. Il y en a une pour le compost, une pour le papier et une pour les bouteilles. Il y en a peu près quatre. Les gens les mettent sur leur pelouse une fois par semaine. Je me suis renseignée à ce sujet et on m'a répondu qu'une bonne partie des ordures n'étaient pas mises dans ces boîtes mais que les gens les jetaient sur le bord de la route et que la province devenait sale, alors qu'elle ne l'était pas auparavant. Il y a des employés de la ville qui sont obligés d'aller ramasser ces ordures. Je n'ai pas l'impression que le programme fonctionne bien là-bas non plus, donc c'est une autre province qui a cette torture, car pour certaines personnes, c'est une torture de devoir répartir les ordures en quatre boîtes. C'est une torture parce qu'ils ne savent pas quoi mettre dans quelle boîte. Il va sans doute leur falloir un certain temps pour s'y acclimater.

Je suis entièrement d'accord avec ce que vous avez dit. Je pense que le bilan final sera très important. N'attendez pas cinq ans, mais faites-le à chaque trimestre. Montrez aux gens ce que cela a rapporté financièrement, ou déterminez s'il faudra encore attendre un an pour que les gens commencent à s'y intéresser. Mais quoi qu'il en soit, il faut publier les résultats, que ce soit à la télévision ou ailleurs, et il faut les exploiter.

Avez-vous pu constater des cas de succès dans le pays? Si oui, en avez-vous fait part au grand public? Pouvez-vous me le dire avant que je poursuive?

Ms. Gélinas: In every audit chapter that we do, we always try to have a balance. If things are not working well, we raise those things. On the other hand, if we can bring some good success stories about how to do business, we try to do that, too. We have a couple of examples. We have not looked in detail at different projects that were going on because, as I said, we are really at the early stage of implementation. We were just trying to figure out whether the accountability framework was right.

If I may comment on what you said, I totally agree with you. If Canadians are able to see results of the efforts that they are making on a regular basis, they will probably be proud and try to do more. We all like that as human beings.

People also have to make sure that they are not the only ones contributing to the effort. That is why we are looking at a wide variety of programs and projects that involve the industry, that will involve the sector of research and development and other areas where all Canadians also have to make efforts.

Mr. Affleck: I will not go into a great deal of detail on the individual programs, but in the case study on changing people's behaviour, we tried to identify what was communicated to us by the people running those programs, such as the success factors that made them continue to be a success.

We made a comment in the chapter that the three initiatives we looked at were fairly successful. At this stage, we did not have a lot of information, so we looked at participation rates in terms of how they engaged people. In one of the initiatives we looked at, we noted that they conducted surveys to see the extent to which the behaviour they were trying change was continuing, and they had good indications that that was the case.

In the case of the "Turn it off" anti-idling program where signs were put up and people turned off their cars, there was significant reduction of 32 per cent in incidents of vehicle idling. In the duration of idling, it is over 70 per cent. Those are some examples of how it works, but, again, these results have to be communicated to the Canadian public.

Senator Cochrane: Was this just for Ontario or Toronto?

Mr. Affleck: As Ms. Gélinas said, we did not do a comprehensive look right across the country. These were selected behavioural change initiatives.

Ms. Gélinas: To give an example, we were referring earlier to a project called Off Ramp, which was first initiated in Vancouver. This project won an award from the Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD, in 2000. We have good success stories in this country. This program, essentially, is to find a way to get our children at the secondary school level to find

Mme Gélinas: Dans chaque chapitre de notre vérification, nous essayons toujours de trouver un équilibre. S'il y a des choses qui ne vont pas, nous les signalons. En revanche, si nous pouvons trouver des exemples de bonnes pratiques, nous essayons aussi de les montrer. Nous avons quelques exemples de cela. Nous n'avons pas examiné en détail les divers projets en cours car, comme je vous l'ai dit, nous n'en sommes vraiment qu'au tout début de leur mise en oeuvre. Nous avons simplement essayé de voir s'il y avait un bon cadre additionnel.

Si vous me permettez une remarque à propos de ce que vous avez dit, je suis entièrement d'accord avec vous. Si les Canadiens peuvent constater régulièrement les résultats des efforts qu'ils accomplissent, ils en seront probablement fiers et ils essaieront d'en faire encore plus. Nous sommes ainsi fait.

Il faut aussi que les gens se rendent compte qu'ils ne sont pas les seuls à faire cet effort. C'est pour cela que nous examinons tout un éventail de programmes et de projets auxquels participent l'industrie, le secteur de la recherche et du développement et d'autres secteurs dans lesquels tous les Canadiens doivent aussi faire un effort.

M. Affleck: Je ne vais pas entrer dans le détail des programmes, mais je vais simplement vous dire que dans l'étude de cas sur le changement de comportement de la population, nous avons essayé de dégager dans ce qui nous avait été communiqué par les responsables des programmes les facteurs de succès.

Nous précisons dans ce chapitre que les trois initiatives que nous avons examinées avaient assez bien réussi. Pour l'instant, nous n'avons pas énormément d'information et nous avons donc simplement examiné le taux de participation active de la population. Nous avons constaté que dans le cadre d'une de ces initiatives, on avait effectué des enquêtes pour voir dans quelle mesure le changement de comportement était durable, et il semble bien que ce soit le cas.

Dans le cas du programme des enseignes encourageant les automobilistes à couper le moteur quand ils attendaient, on a constaté une réduction importante de 32 p. 100 des cas de véhicules tournant au ralenti. La durée pendant laquelle les véhicules attendaient avec le moteur tournant au ralenti a diminué de plus de 70 p. 100. Ce sont là quelques exemples qui montrent que le programme fonctionne, mais là encore, il s'agit d'en informer le grand public.

Le sénateur Cochrane: C'était simplement pour l'Ontario ou pour Toronto?

M. Affleck: Comme l'a dit Mme Gélinas, nous n'avons pas fait une étude approfondie de la situation dans tout le pays. Il s'agissait de cas sélectifs de changement de comportement.

Mme Gélinas: Pour vous donner un exemple, nous vous avons parlé tout à l'heure du projet intitulé «Off Ramp», qui a été lancé au départ à Vancouver. C'est un projet qui a été primé par l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, en 2000. Nous avons d'excellents exemples de réussite au Canada. Ce programme vise essentiellement à inciter les élèves du

ways to school other than to ask their parents to drive them, for example roller blades, bicycles and other kinds of things.

If you replicate those kinds of projects all over the country, and if people from Ontario know what is going on in B.C., these are ways to ensure that in the long term — because you are right that it will not happen overnight — things will change and we will be more aware of what sustainable transportation means.

Senator Cochrane: On page 3, number 15, you said the federal government has invested or committed over \$100 million to hydrogen fuel cells without any national strategy. How has it done that? There must be objectivities. There must be a hypothesis as to what it hopes to achieve, namely, objectives and the bottom line. How has it done this?

Ms. Gélinas: We both agree on that, and this is one of our major concerns. This is an area where a great deal of money has gone so far — money from the climate change and different programs — and we are asking these questions: What is the goal? What is the federal vision with respect to hydrogen? What are the objectives that it wants to achieve? This is, as we speak, unknown. We were told, though, as we were doing the audit, that the Department of Natural Resources was working on a draft policy or strategy with respect to hydrogen fuel cells, but there is nothing more at this stage that we can report to you on.

Senator Cochrane: How have they invested the money? They have already invested it; right?

Ms. Gélinas: Most of the money was put in research and development to develop the Ballard cell technology.

Mr. Robert Pelland, Director, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies, Office of the Auditor General of Canada: Some of the money is also going to demonstrate the fuelling stations, because not only do you need the car, you also need to fuel the car. There are different ways of providing the fuel for the vehicles. The project we examined, the Canadian Fuel Cells Alliance Program, is to demonstrate the fuelling part of it. Part of our concern with that program is that a limited number of cars were available to assist in that demonstration of the fuelling stations. Even though the program has some specific objectives, it does not have the vehicles to demonstrate how many cars you can fuel on a given day. We are concerned about them meeting their targets.

Senator Cochrane: It was only yesterday, I think, that I was listening to a program on TV, and it said that the Ballard fuel cells are now at a standstill, and the hybrid cars are now taking over. Are you aware of anything like that?

secondaire à aller à l'école autrement qu'en se faisant conduire par leurs parents, par exemple en utilisant des patins à roues alignées, des bicyclettes ou ce genre de chose.

Si l'on reproduit ces projets à l'échelle du pays et si les gens de l'Ontario savent ce qui se passe en Colombie-Britannique, on réussira à long terme — car vous avez raison, cela ne va pas se faire du jour au lendemain — à faire évoluer les choses et à sensibiliser plus la population à la notion de transport durable.

Le sénateur Cochrane: À la page 4, au point 15, vous dites que le gouvernement fédéral a investi ou engagé plus de 100 millions de dollars dans la recherche sur les piles à combustible, et ce, sans avoir établi de stratégie nationale à cet égard. Comment l'a-t-il fait. Il doit y avoir des éléments objectifs. Il doit y avoir des hypothèses sur les résultats qu'on espère obtenir, c'est-à-dire des objectifs et un bilan de l'opération. Comment l'a-t-il fait?

Mme Gélinas: Nous sommes tous les deux d'accord, et c'est une de nos grandes préoccupations. C'est un domaine dans lequel on a investi beaucoup d'argent jusqu'à présent — de l'argent des programmes consacrés aux changements climatiques et à d'autres programmes — et nous posons donc ces mêmes questions: quel est l'objectif? quelle est la vision fédérale en matière d'hydrogène? quels sont les objectifs recherchés? Jusqu'ici, c'est l'inconnu total. On nous a cependant répondu quand nous faisons notre vérification que le ministère des Ressources naturelles travaillait à une ébauche de politique ou de stratégie sur les piles à combustible à hydrogène, mais qu'il n'y avait rien d'autre à nous signaler pour l'instant.

Le sénateur Cochrane: Comment ont-ils investi cet argent? Ils l'ont déjà investi, n'est-ce pas?

Mme Gélinas: L'essentiel de l'argent a été investi dans la recherche et le développement pour mettre au point la technologie des piles Ballard.

M. Robert Pelland, directeur, Vérifications et études, Stratégies de développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada: Une partie de cet argent a aussi servi à faire des démonstrations de stations de ravitaillement, car il ne suffit pas d'avoir le véhicule, il faut aussi remplir le réservoir. Il y a plusieurs façons de ravitailler les véhicules. Le projet que nous avons examiné, le Programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports, porte sur le ravitaillement des véhicules. Ce qui nous préoccupe en partie avec ce programme, c'est qu'il n'y avait qu'un nombre limité de véhicules disponibles pour la démonstration du ravitaillement. Même si le programme dispose d'objectifs précis, il n'y a pas suffisamment de véhicules pour voir combien de véhicules on pourrait ravitailler en une journée. Nous nous demandons donc s'ils vont réussir à atteindre leurs objectifs.

Le sénateur Cochrane: Je crois que pas plus tard qu'hier j'étais en train d'écouter une émission à la télévision qui disait que les piles à combustible Ballard sont au point mort et que ce sont les voitures hybrides qui prennent le relais. Est-ce que vous en avez entendu parler?

Mr. Pelland: I think the hybrid cars are here now, whereas the fuel cells still have some technology hurdles to get over before they can be commercially available. There are very few hydrogen fuel cars around in the whole world, let alone just in Canada, whereas hybrid cars are available on the market now. The major automobile companies are producing hybrid cars, and you can buy them at the dealership. You cannot buy a hydrogen fuel cell at the dealership these days.

Senator Cochrane: Will this be a setback for the fuel cells?

Mr. Pelland: I cannot say.

Senator Christensen: At this time, without Russia having signed on, there are no real legal implications for Canada. How do you see that changing if Russia does sign on?

Ms. Gélinas: For us, it does not make a big difference. A commitment is a commitment. Whether or not it is legally binding, when we audit, we audit commitments. If the federal government has committed to reducing greenhouse gases to a certain percentage, which it has, we just go ahead and see what it has put in place in terms of action plans to get there.

Now, if the Russians ratify and the convention or the accord becomes a legal one, that has huge implications at the international level. I will ask Mr. Affleck to give you more detail about that. However, we have to keep in mind that now more than ever, reporting on results, and credible results, will be key. It is not only reporting to Canadians on progress and return of investments, but showing to the rest of the world that we are doing what we say we will do, and that we have a rigorous basis upon which to report so that no one will question our numbers and our results. On that specific aspect of the impact for Canadians of ratification by the Russians, perhaps we can give you a little more detail.

Mr. Affleck: To us, a commitment is a commitment. In our report, we talk about the environmental and sustainable development deficit, and that is the gap between commitments and action. However, if and when Russia ratifies the Kyoto Protocol, the protocol then comes into force and becomes legally binding. This will trigger consequences for any country, including Canada, if it misses its targets. The compliance regime for the Kyoto Protocol is probably one of the most comprehensive and rigorous in the international arena, so there are consequences.

In the case of non-compliance with emission targets, Annex 1 parties, which would include Canada, are given 100 days once they submit their report. That is subjected to an expert review, and they look at the final emission inventory for the commitment period. We are given 100 days after that to make up any shortfall. At the end of this period, if Canada has still missed its emissions targets, it has to make up this difference in the second commitment period plus a 30 per cent penalty, so there are fairly severe consequences.

M. Pelland: Les voitures hybrides sont prêtes alors que pour les piles à combustible il y a encore pas mal d'obstacles technologiques à franchir avant de pouvoir les mettre sur le marché. Il y a très peu de voitures qui marchent à l'hydrogène dans le monde, encore moins au Canada où les voitures hybrides sont déjà sur le marché. Les principaux constructeurs automobiles fabriquent des voitures hybrides et elles sont en vente chez les concessionnaires. Par contre il n'y a pas encore de voitures qui marchent à l'hydrogène chez les concessionnaires.

Le sénateur Cochrane: Est-ce que c'est un mauvais point pour les piles à combustible?

M. Pelland: Je ne sais pas.

Le sénateur Christensen: Pour le moment, sans ratification de la Russie il n'y a pas de véritables implications juridiques pour le Canada. Qu'est-ce qui changerait selon vous, si la Russie signait?

Mme Gélinas: Pour nous, cela ne fait pas une grosse différence. Un engagement reste un engagement. Que cela soit ou non juridiquement exécutoire, lorsque nous procédons à une vérification, nous vérifions les engagements. Si le gouvernement fédéral s'est engagé à réduire d'un pourcentage donné les gaz à effet de serre, ce qu'il a fait, nous vérifions pour voir s'il a mis en place les mesures pour y arriver.

Maintenant, si les Russes ratifient le protocole et qu'il acquiert force de loi, les implications au plan international deviennent énormes. Je demanderais à M. Affleck de vous répondre plus en détail sur ce point. Cependant, il ne faut pas oublier que dorénavant, plus que jamais, les résultats, la publication de résultats crédibles deviennent la clef. Il ne s'agit pas simplement d'informer les Canadiens sur les progrès réalisés et sur le rendement des investissements, mais de montrer au reste du monde que nous faisons ce que nous avons dit que nous ferions et que les résultats sont mesurés sur la base de critères rigoureux afin que nul ne puisse les contester. Pour ce qui est de l'incidence que pourrait avoir pour les Canadiens la ratification par les Russes, nous avons peut-être un peu plus de détails à vous donner.

M. Affleck: Pour nous, une promesse est une promesse. Dans notre rapport, nous parlons du déficit en matière d'environnement et de développement durable qui correspond à l'écart entre les engagements et les actes. Cependant, si la Russie ratifie le Protocole de Kyoto, il entrera en vigueur et deviendra légalement exécutoire. Cela déclenchera des conséquences pour tous les pays, y compris le Canada, qui ne respecteront pas leurs objectifs. Le régime de conformité du Protocole de Kyoto est probablement un des plus exhaustifs et des plus rigoureux sur la scène internationale et il y a donc des conséquences.

En cas de non-respect des niveaux d'émission fixés, les parties à l'Annexe 1 qui incluent le Canada ont 100 jours pour soumettre leurs résultats. Ces résultats sont examinés par un groupe de spécialistes qui fait le calcul des émissions pour la période d'engagement. Nous avons ensuite 100 jours pour atteindre les résultats fixés s'ils n'ont pas été atteints. À la fin de cette période, si le Canada n'a toujours pas atteint ses objectifs d'émission, il doit rattraper la différence pendant la deuxième période d'engagement plus une pénalité de 30 p. 100. Les conséquences sont donc relativement sévères.

I am not an expert in this area, but my understanding is that Canada will then also be barred from emission trading, and within three months after that, Canada has to come up with a comprehensive action plan in terms of how it intends to make up this shortfall in the second commitment period.

Senator Christensen: So it is not only critical to have a good auditing program to meet your fiscal requirements, but if in fact it becomes a binding legal requirement to report internationally, those audit programs have to be in place as well so that we can say how much we are saving or using?

Mr. Affleck: Absolutely.

Senator Christensen: In developing your auditing criteria, do you look at what other countries are doing to audit and to be accountable in their usage and reduction?

Ms. Gélinas: We have not done that for this audit, but often, in our audit work, we will do some benchmarking and look at what is going on elsewhere. That is very time consuming, because we have to travel abroad and know what is going on and so on. At the end of the day, you can always compare yourself as to better or worse. We do it, but just to get an idea of what is going on elsewhere. We may become more important in the future because parliamentarians will ask say, "We are bad or good, but what about the others? How do we compare?" We will have to do that with the climate change issue, and for us the climate change issue is there to stay, so we will report on a regular basis.

I might add one thing on how important it will become for parliamentarians to hold the government accountable and for organizations like the office of the Auditor General of Canada. If we ask to see the inventory and a status report on progress on a regular basis, and if you question the government and we question the government, that will give much more credibility to the Canadian process. When we report internationally, at least the federal government will be able to say, "We have had hearings. We were questioned. We have reports back to parliamentarians on that. We have reported back to the Auditor General on that." That will give, from my standpoint, much more credibility to the Canadian process. The reporting is one aspect, but you need to ensure that you put in place a process that will validate or certify in some way that the data we are providing is correct and has been looked at by many people in this country.

Senator Christensen: If you have any information on what is being done in other countries, perhaps we could have that information as well.

When we had the energy crisis in the 1980s, we had a lot of energy saving programs in transportation, new housing, reductions in individual homes, upgrading and all those good

Ce domaine n'est pas une de mes spécialités, mais je crois savoir qu'en un tel cas il sera interdit au Canada également de faire des échanges de droits d'émission, et trois mois après, il faudra qu'il présente un plan d'action exhaustif expliquant comment il a l'intention de rattraper la différence pendant la deuxième période d'engagement.

Le sénateur Christensen: Donc non seulement il est crucial d'avoir un bon programme de vérification pour satisfaire aux critères fiscaux, mais en fait si la communication internationale de ces résultats devient un critère juridique exécutoire, il faut que ces programmes de vérification soient aussi en place afin que nous puissions dire combien nous économisons ou combien nous consommons?

M. Affleck: Absolument.

Le sénateur Christensen: Pour définir vos critères de vérification, regardez-vous ce que les autres pays font pour vérifier leur consommation et les réductions apportées et en rendre compte?

Mme Gélinas: Nous ne l'avons pas fait pour cette vérification, mais souvent, dans notre travail de vérification, pour fixer les critères nous regardons ce qui se fait ailleurs. Cela prend beaucoup de temps car il faut nous rendre à l'étranger pour bien comprendre comment ils fonctionnent, etc. En fin de compte, la seule comparaison c'est de voir si nous faisons mieux ou si nous faisons pire. Nous le faisons, mais simplement pour avoir une idée de ce qui se fait ailleurs. Il est fort possible que cela devienne plus important à l'avenir car les parlementaires nous demanderont: «Nous sommes bons ou nous sommes mauvais, et les autres? Sont-ils meilleurs ou sont-ils pire?» Il faudra que nous procédions ainsi pour le changement climatique, et pour nous le changement climatique c'est quelque chose de pratiquement définitif et nous devons procéder régulièrement à des vérifications.

Je pourrais ajouter l'importance pour les parlementaires de demander au gouvernement de rendre des comptes et l'importance qu'auront pour eux des bureaux comme celui du vérificateur général du Canada. Si nous demandons à voir les chiffres et un rapport sur les progrès réalisés sur une base régulière, et si vous questionnez le gouvernement, si nous questionnons le gouvernement, le bilan canadien aura encore plus de crédibilité. Lorsque nous déposerons notre rapport auprès des autres pays, le gouvernement fédéral pourra dire: «Nous avons tenu des audiences. Nous avons répondu aux questions. Nous avons rapporté nos résultats aux parlementaires. Nous avons rapporté nos résultats au vérificateur général». D'après moi, cela donnera d'autant plus de crédibilité aux chiffres du Canada. Rapporter ces chiffres est une chose, mais il faut faire en sorte d'avoir en place une procédure qui valide ou qui certifie les données en les soumettant à un maximum de responsables et de spécialistes.

Le sénateur Christensen: Si vous avez des informations sur ce que font les autres pays, nous aimerions aussi les avoir, si c'est possible.

Pendant la crise énergétique des années 80, nous avons mis en place toute une série de programmes d'économie de l'énergie dans les transports, dans la construction, dans les logements

things. I know in the beginning there were not good auditing programs, but they did develop. Have you gone back to look at what we did before and the kind of programs we had in place for auditing the savings?

Ms. Gélinas: No, we did not.

Senator Christensen: Would you be?

Ms. Gélinas: Looking back?

Senator Christensen: Are we re-inventing the wheel?

Ms. Gélinas: I do not think we will go back there. There are some good programs. We audit the policies and programs that the government put in place. It is not our job to say what should be done, but to ensure that whatever has been put in place by the government is being implemented properly. My colleagues have some views on that.

Mr. Affleck: I do not have anything specific as it relates to energy programs. One of the main messages in the chapter is that you need a sound framework in place, and that applies to energy, those programs you referenced, as well as where we are now. It is not rocket science. These are such things as clear roles and responsibilities defined within the department, setting out clear and concrete performance expectations — what we expect to achieve, provisions to report credibly so Canadians are informed of the results — and then provision for adequate review and adjustment so we can go back and say, “This one did not work as well as the other, and maybe we should shift some money into another initiative where we are getting a lot more results.” Coming from an audit shop, it is mainly sound accountability principles.

Senator Christensen: Certainly I agree 100 per cent that we must be in a good position both fiscally and to tell Canadians what they are saving. However, at the same time, with the monies we are expending, we do not want to be putting unnecessary amounts of that money into just straight auditing. We want to maximize the amount of money that is being spent. In any auditing I have ever had done, usually the auditors make recommendations on how you can improve your presentation and what might be better. That is why I was trying to follow the line of whether you have looked at others in giving your recommendations to the departments on how they can improve.

Mr. Pelland: On that point, in this chapter, we are trying to say not to wait until the horse is out of the barn. Let us keep it there. Get the accountability framework in place, with clear roles and responsibilities, clear and concrete targets, and provisions for reporting and review and adjustments. Make sure you are on track or make adjustments as you need. You can do that at the front. Do not wait. We come along usually after the programs are pretty well along in their path, or even completed, and that is a bit late in the process for Canadians.

individuels, des programmes d'amélioration, de modernisation, etc. Je me souviens qu'au départ ces programmes n'étaient pas très bien vérifiés mais peu à peu les choses se sont mises en place. Êtes-vous allés voir ce que nous faisons auparavant et quel genre de programmes nous avons mis en place pour vérifier les économies?

Mme Gélinas: Non.

Le sénateur Christensen: Vous en avez l'intention?

Mme Gélinas: Pour aller voir ce qui se faisait avant?

Le sénateur Christensen: Allons-nous réinventer la roue?

Mme Gélinas: Je ne pense pas que nous irons voir ce qui se faisait en ce temps-là. Il y a quelques bons programmes. Nous vérifions les politiques et les programmes que le gouvernement met en place. Nous ne sommes pas là pour dire comment faire, mais pour veiller à ce que les programmes mis en place par le gouvernement soient correctement appliqués. Mes collègues ont certainement un avis sur ces questions.

M. Affleck: Je n'ai rien de particulier à dire à propos des programmes d'économie d'énergie. Un des principaux messages de ce chapitre est qu'il faut mettre en place un cadre solide, et cela s'applique tout autant à l'énergie, à ces programmes dont vous avez parlé, qu'à ce qui nous intéresse en l'occurrence. Ce n'est pas de l'astrophysique. Au ministère, il y a des rôles et des responsabilités clairement définis, des attentes de rendement claires et concrètes — des objectifs, des rapports suffisamment crédibles pour informer les Canadiens des résultats — et des paramètres de révision et d'ajustement suffisants pour nous permettre de dire: «Cette initiative n'a pas aussi bien marché que l'autre et il serait peut-être bon d'affecter une partie de cet argent à une autre initiative où les résultats sont plus probants». Pour nous, il s'agit simplement d'une application des principes reconnus de comptabilité.

Le sénateur Christensen: Il est certain que je suis d'accord à 100 p. 100 avec vous: les critères financiers doivent être respectés et les Canadiens doivent savoir ce que cela leur permet d'économiser. Cependant, il ne faudrait pas que la vérification devienne un trop gros poste de dépenses. Il faut faire une utilisation maximum de l'argent dépensé. De ce que je sais personnellement de la vérification, généralement les vérificateurs vous recommandent comment améliorer votre bilan et ce qui pourrait mieux marcher. C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé si vous vous intéressiez à ce que d'autres font pour vos recommandations d'amélioration au ministère.

M. Pelland: Sur ce point, dans ce chapitre, nous suggérons de ne pas fermer les portes de l'écurie après que les chevaux se soient enfuis. Il faut les garder dans l'écurie. Mettez le cadre de responsabilité en place, définissez clairement les rôles et les responsabilités, fixez des objectifs clairs et concrets et prévoyez des révisions et des ajustements possibles. Surveillez ce que vous faites et apportez les ajustements nécessaires. Faites-le maintenant. N'attendez pas. Généralement, nous intervenons assez longtemps après que les programmes sont en place, voire une fois qu'ils sont arrivés à échéance, et l'opinion publique juge que c'est un peu tard.

We are suggesting that there is a potential role for the committee to encourage the government to ensure that these things are in place at the front end so that when we do come along, we will see that everything is there and things did work out well, we hope.

Ms. Gélinas: We were referring to recommendations and follow-up. I will tell you how we work. We often have five or six recommendations in a chapter, and we get responses from the department on how they will address our recommendations. Then we do a regular follow-up on what they have done and report back to you.

I would like to use this opportunity to say also that if ever you issue a report and you have your own recommendations, we can factor that into our own follow-up. We can follow up on your own recommendations and report back to you and let you know how things are evolving.

Senator Watt: Once again, thank you for appearing before this committee. I believe it was last week that you appeared before the Fisheries Committee.

I think you are certainly in the area of very interesting challenge. It took a long time for the climate change to be fully realized by the various authorities in this country and to put an organization such as yours in place to begin identifying an area that needs to be identified.

My problem is this: the fact that you mentioned there is a lack of a framework in place and a lack of accountability. The government does not seem to be serious enough, the way that you described it, nor does it seem to be willing to move forward and to take this matter as a priority. The government has spent some money already and has made some investment, in addition to some commitments that they will undertake to do certain things. The question is: Do they fully understand what the challenge is? I think this is where you are coming into the picture.

It is fine to do the audit and to describe what is there, but at the same time you also come up with the various sets of recommendations that you would like the government to do in order to be accountable for their own actions. I feel to a certain extent, as I described last time in the Fisheries Committee, that there seems to be something missing in the system, namely, a mechanism in place to take some action. In other words, verbal commitments have been made without a clear understanding of what they are committing to. On the other hand, they have also made an investment, not knowing what that dollar amount that is made available will do and what it will bring. You have described that quite well.

The planet is a huge. Using a funnel as an example, you cannot simply put a monitoring system in place to monitor everything that goes through that funnel. It is very difficult to do, especially when you are dealing with climate change that is related to the whole planet. Not only that, it affects the international community, not only Canada.

Selon nous, votre comité peut jouer un rôle important en encourageant le gouvernement à veiller à ce que ces dispositifs soient mis en place dès le début du processus afin qu'à notre arrivée, nous puissions constater que tout est là et que tout a bien marché — c'est ce que nous espérons.

Mme Gélinas: Nous avons parlé de recommandations et de contrôles a posteriori. Permettez-moi de vous dire comment nous fonctionnons. Souvent chacun de nos chapitres contient cinq ou six recommandations accompagnées de la réponse du ministère concerné sur la manière dont il entend donner suite à ces recommandations. Nous faisons ensuite des contrôles a posteriori réguliers dont nous vous communiquons les résultats.

Je me permets d'en profiter pour vous dire que si vous-mêmes vous faites un rapport et qu'il contient vos propres recommandations, nous pouvons les intégrer à notre propre contrôle a posteriori. Nous pouvons contrôler ce qu'il est advenu de vos recommandations et vous en faire rapport.

Le sénateur Watt: Encore une fois, merci de votre présence. Je crois que c'est la semaine dernière que vous avez comparu devant le comité des pêches.

C'est un domaine très intéressant et plein de défi. Il a fallu longtemps pour que les diverses autorités de ce pays comprennent pleinement les conséquences du changement climatique et mettent en place un organisme tel que le vôtre pour définir les premières priorités.

Mon problème est le suivant. Vous avez parlé d'un manque d'encadrement et de chiffrage. D'après ce que vous dites, le gouvernement ne semble pas prendre la chose suffisamment au sérieux, ne pas vouloir en faire une priorité. Le gouvernement a déjà dépensé de l'argent et a fait certains investissements, en plus de certaines promesses. Comprend-il vraiment le problème? C'est à ce niveau, selon moi, que vous intervenez.

C'est bien beau de vérifier et de décrire la situation, mais en même temps vous faites toute une série de recommandations pour que le gouvernement rende compte de ses actes. J'ai le sentiment, dans une certaine mesure, comme je l'ai dit la dernière fois au comité des pêches, qu'il y a quelque chose qui manque dans ce système, à savoir, un mécanisme qui déclenche des actions concrètes. Le gouvernement a fait des promesses mais personne ne sait exactement quels sont ces engagements. D'autre part, il a aussi fait des investissements mais il est incapable de mesurer ce qu'ils lui rapporteront. Vous l'avez très bien décrit.

La planète est immense. Dans une cheminée, par exemple, un système de contrôle ne peut pas tout contrôler. C'est encore plus difficile lorsqu'il s'agit de contrôler le changement de climat qui affecte toute la planète. Il n'y a pas que le Canada qui est concerné, c'est toute la communauté internationale qui est concernée.

I realize that it must begin somewhere and I think that our government has made a commitment that it will undertake to do something about this. Again, I am not sure whether there is a full coordination within the various departments that have full knowledge and whether they are prepared to commit themselves to X number of dollars to correct things. I am not sure we are there. I am questioning that. I think you also are questioning that in so many ways.

If a legal instrument is put in place not only to monitor but also to ensure that the government is doing the work that they said it would do, perhaps that is what we are looking for here, namely, a mechanism that does not exist today within the system to deal with this. As you said, climate change is here to stay. It will not disappear; it will get worse. I am not sure any more that we are at the stage where we have the luxury to go continuously through fact finding while not taking action to correct it.

We are almost at the tail end now when we should be at the head. I really do not have the actual solutions to what I am talking about here, but I see the problem. What do we do about it?

Ms. Gélinas: I do not know. We are at the end of the week and I had a hard week getting through different audit committees with some other issues that are real concerns to me, too. However, I tend to be more optimistic this morning about the climate change issue.

It always depends on where you look at it from. If we look at what was going on in 1998 when we did the first audit — and, it is an international commitment so there is a clear federal role — there was no federal leadership, no coordination among the departments, and no clear understanding of what the federal government was intending to do. A couple years later, and it did not take that many years, the federal government came to the Climate Change Secretariat, with a clear understanding of its role, how it will have to deal with the provinces, the different sectors, and actions to move ahead. Even if we are still saying that there is a long way to go, many things have been put in place, over the last five years, for example.

I have looked at other issues over the last couple years, since I was made the commissioner. For example, the pesticide issue in Canada is much more of a concern to me because you do not see anything really in place in terms of action plan. In this case, at least we have two action plans that help us identify what is supposed to be done and then ensure that progress is made over the long term.

Let me keep my optimism in this one. The key thing is to ensure that we keep the department's feet to the fire so that there is no way that they can slow down. They will have to move faster and faster and have good reports in place to report back to us.

On another issue, a couple years ago we did not have that inventory of greenhouse gas emissions or the comprehensive report; something that, as the commissioner, I was asking for, to be able to see what is going on. We must ensure that, on a regular

Je comprends qu'il faut commencer quelque part et je crois que notre gouvernement s'est engagé à faire quelque chose. Encore une fois, je ne suis pas certain qu'il y ait coordination complète entre les divers ministères concernés et s'ils sont prêts à s'engager à dépenser x dollars pour apporter les modifications nécessaires. Je ne suis pas du tout certain que nous y soyons. Je me pose des questions. Je crois que vous aussi, à votre façon, vous vous posez des questions.

Si un instrument légal est mis en place non seulement pour contrôler ce que fait le gouvernement mais aussi pour veiller à ce qu'il fasse ce qu'il a dit qu'il ferait, c'est peut-être ce que nous recherchons ici, à savoir, un mécanisme qui n'existe pas aujourd'hui dans notre système. Comme vous l'avez dit, le changement climatique est inéluctable. Cela ne s'arrêtera pas, cela ne fera qu'empirer. Je ne suis pas certain que nous puissions encore nous payer le luxe de continuer à étudier le problème sans prendre de mesures pour le résoudre.

Nous accusons un immense retard. Je n'ai pas vraiment de solution à proposer mais je vois bien le problème. Que devons-nous faire?

Mme Gélinas: Je ne sais pas. Nous sommes à la fin de la semaine et j'ai eu une dure semaine, participant à différents comités de vérification sur d'autres questions qui me tiennent à cœur elles aussi. Cependant, j'ai tendance ce matin à être plus optimiste en ce qui concerne le changement climatique.

C'est une question de perspective. Si nous revenons à ce qui se faisait en 1998 lorsque nous avons procédé à la première vérification — et comme c'est un engagement international, il y a manifestement un rôle pour le fédéral —, il n'y avait pas de leadership fédéral, pas de coordination entre les ministères, pas de véritable compréhension des intentions du gouvernement fédéral. Quelques années plus tard, et cela n'a pas pris tellement d'années, le gouvernement fédéral a institué le Secrétariat du changement climatique, lui a donné un rôle très clair au niveau de ses rapports avec les provinces, avec les différents secteurs et au niveau des mesures à prendre. Même si nous continuons à dire qu'il y a encore beaucoup de chemin à faire, beaucoup de choses ont été mises en place, par exemple, au cours des cinq dernières années.

Depuis que je suis commissaire, j'ai étudié d'autres questions au cours des deux dernières années. Par exemple, l'utilisation des produits antiparasitaires au Canada me pose beaucoup plus de problèmes car il n'y a pas vraiment de plan d'action. Dans le cas qui nous intéresse, il y a au moins deux plans d'action qui nous permettent d'identifier ce qui est censé être fait et de veiller ensuite à ce que les progrès soient réels sur le long terme.

Permettez-moi de conserver mon optimisme sur ce sujet. Il faut absolument veiller à ce que le ministère ne laisse pas tomber sa garde et ne se laisse pas dépasser par les événements. Il va falloir qu'il fasse de plus en plus vite et qu'il accompagne toutes ses actions de rapports satisfaisants.

Autre problème, il y a un ou deux ans, nous n'avions pas cet inventaire des émissions de gaz à effet de serre ou ce rapport exhaustif; et c'était quelque chose qu'en tant que commissaire je réclamaï pour pouvoir évaluer la situation. Il faut veiller à ce que

basis, those documents will be updated and we will be able to question the numbers that are there. We must also have the departments come before us to explain what they have done, what works, what does not work and, for those things that do not work, why they do not work. We must have good tools at hand so that both you and I can do our jobs and so that we can report back to Canadians on the progress.

Mr. Affleck: The report that Ms. Gélinas is referring to, the first comprehensive report on the government's investment in climate change from 1997 to 2002, was the result of one of our recommendations that we made in 1998. In the report itself, however, the government acknowledges that the achievements are really presented as outputs and activities and there are not a lot of results in there. As Ms. Gélinas suggested, one thing the committee could do is hold hearings with government officials and push this issue of results and get away from listing all the activities and outputs and ask the officials: What have you actually achieved with the initiatives?

Senator Finnerty: Most of my questions were answered, but I think it is important that we engage both the provincial leaders and the municipal leaders in this issue. It takes dialogue between our federal counterparts to ensure that this happens at premier conferences and that it is brought back to the municipalities. I am appalled that some cities are not using the blue boxes. It is unbelievable, when you are from Ontario where it is mandatory, basically. We need to have some fines in place, perhaps. That is just my observation.

Senator Merchant: Is there some way that you can directly have a report card that you can send to Canadian households, for example, when you do your audits and you see where the government is doing well and where they need to improve? How is that communicated to the ordinary Canadian, then?

As citizens, we have power. You are aware of where the government is falling down or where it is doing well. If we had some way of knowing that, it would be beneficial. How are you able to get that message to Canadians?

Ms. Gélinas: I wrote an op-ed piece this year for the pesticide chapter to *The Globe and Mail* that kindly offered to publish that piece. I can tell from the feedback that I received from Canadians through e-mails and phone calls that this is an easy way to reach Canadians.

We certainly cannot afford to prepare a pamphlet for all households in Canada. Perhaps I should consider having an op-ed piece dealing with the climate change issue in urban areas. This is certainly something that I can write to bring the issue to Canadians. We could do op-ed pieces on a regular basis as we are doing our audit work to inform Canadians about what is happening.

There is another way in which we can have an impact on Canadians. I do not know if you have heard about the petition process of which I am the warden. One MP has a newsletter that she distributes to her constituents. She had a one-pager dealing

ces documents, sur une base régulière, soient actualisés pour pouvoir questionner les chiffres. Il faut aussi que les ministères nous expliquent ce qu'ils ont fait, ce qui marche, ce qui ne marche pas et pour ce qui ne marche pas, pourquoi cela ne marche pas. Il nous faut avoir à notre disposition de bons outils pour que vous et moi puissions faire notre travail et que nous puissions informer les Canadiens des progrès réalisés.

M. Affleck: Le rapport dont parle Mme Gélinas, le premier rapport complet sur l'investissement du gouvernement dans le changement climatique de 1997 à 2002, résulte d'une de nos recommandations de 1998. Dans le rapport même, toutefois, le gouvernement reconnaît que les réalisations sont réellement présentées comme des produits et des activités et qu'il n'y a pas là beaucoup de résultats. Comme l'a laissé entendre Mme Gélinas, une des choses que le comité pourrait faire serait de tenir des audiences avec des hauts fonctionnaires et insister sur cette question des résultats et laisser de côté l'énumération de toutes les activités et des produits et demander aux hauts fonctionnaires: qu'avez-vous accompli concrètement par l'exécution de ces initiatives?

Le sénateur Finnerty: J'ai obtenu réponse à la plupart de mes questions, mais je pense qu'il est important que nous rallions les leaders tant provinciaux que municipaux pour traiter de cette question. Il faut qu'il y ait un dialogue entre nos homologues fédéraux pour garantir que cela se fasse aux conférences des premiers ministres et qu'on le rapporte aux municipalités. Je suis consternée à l'idée que certaines villes n'ont pas de boîtes bleues. C'est incroyable, quand on vient de l'Ontario, où c'est obligatoire. Il faut peut-être imposer des amendes. C'est ce que j'avais à dire.

Le sénateur Merchant: Y aurait-il moyen par exemple de faire parvenir un genre de bulletin aux ménages canadiens, quand vous effectuez vos vérifications et évaluez ce que le gouvernement fait de bon et ce qu'il doit améliorer? Comment en fait-on part au simple citoyen, alors?

En tant que citoyens, nous détenons un pouvoir. Vous savez où le gouvernement échoue et où il réussit. Si nous avions moyen de le savoir, ce serait avantageux. Comment peut-on transmettre ce message aux Canadiens?

Mme Gélinas: J'ai rédigé un article cette année pour le chapitre sur les pesticides du *The Globe and Mail*, qui a eu la bonté d'offrir de le publier. D'après les courriels et les appels téléphoniques que j'ai reçus des citoyens, je peux vous dire que c'est un moyen facile de rejoindre les citoyens.

Nous ne pouvons certainement pas nous permettre de rédiger un feuillet pour tous les ménages canadiens. Je devrais peut-être songer à rédiger un article portant sur le changement climatique dans les zones urbaines. Je pourrais certainement écrire quelque chose là-dessus pour sensibiliser les Canadiens à cette question. Nous pourrions rédiger des articles régulièrement à mesure que nous effectuons nos vérifications pour informer les Canadiens de ce qui se passe.

Il y a un autre moyen d'exercer une influence sur les Canadiens. Je ne sais pas si vous avez entendu parler du processus de pétition dont je suis la gardienne. Une députée rédige un bulletin qu'elle achemine à ses commettants. Elle a rédigé un article d'une page

with my position, responsibility and the petition process, which is a tool that Canadians can use. That is another way to get information to Canadians.

The Deputy Chairman: Forgive me for interrupting you, but I wonder if you could outline the petition process for honourable senators. Perhaps not everyone understands it.

Ms. Gélinas: With pleasure. Let me say, first, that I have three specific mandates. The first one is to report on matters of significant importance. That is the audit work that we are doing.

Also, honourable senators should know that when my position was created in 1995, there was also a mandatory requirement for 25 departments to produce a sustainable development strategy. That is basically the action plan that each department designs to move Canada on a sustainable path with respect to their specific mandate.

The third part of my mandate is to look after the petition process. This is simple. It is unique in the world. Many people are jealous of what we have here. It was quite courageous at the time to put that in the Auditor General's act.

Basically it is a way by which any Canadian — individual, municipality, MP, or senator — can make known an issue. We are still looking for a petition from a senator. We have had a couple from MPs. People can ask questions directly to ministers about environmental matters or sustainable development matters.

I ensure that within 120 days, the department or the minister replies to those Canadians. We have received questions from all over the country not only from strong environmental groups but also from ordinary Canadians who have a local issue of concern. The only requirement is to have a federal hook with respect to the issue that they are raising.

Often you will see commitments made by the department in the responses. I try to ensure that those commitments are realized or implemented. We have started to do some audit work in this area.

The process works. Canadians get real results from their requests. We receive questions about everything from fish habitat protection to environmental assessment to climate change issues.

More than one department may be asked to answer. We have a chapter dealing with that. You have the entire description of the petitions that we have received in a year. You can access all the petitions through our Web site.

You may have constituents or Canadians that go directly to you on an issue that you may not be able to answer or it can take a while before the department gives you an answer that you can

portant sur ma fonction, ma responsabilité et le processus de pétition, qui est un outil que peuvent utiliser les Canadiens. Voilà une autre façon d'informer les Canadiens.

La vice-présidente: Veuillez m'excuser de vous interrompre, mais il conviendrait peut-être d'expliquer le processus de pétition aux sénateurs. Tout le monde ne le connaît peut-être pas.

Mme Gélinas: Avec plaisir. Je dirai d'abord que j'ai trois mandats bien précis. Le premier consiste à faire rapport relativement à des questions de grande importance. C'est le travail de vérification que nous effectuons.

En outre, les honorables sénateurs doivent savoir que quand mon poste a été créé en 1995, vingt-cinq ministères étaient tenus de produire une stratégie de développement durable. Il s'agit essentiellement du plan d'action que chaque ministère conçoit pour remplir son mandat en rapprochant le Canada de son objectif de développement durable.

Le troisième élément de mon mandat consiste à m'occuper du processus de pétition. C'est simple. C'est unique au monde. Nombreux sont ceux qui nous l'envient. On a fait preuve de pas mal de courage à l'époque en l'incluant dans la Loi sur le vérificateur général.

Essentiellement, c'est un moyen par lequel tout Canadien — les particuliers, les municipalités, les députés ou les sénateurs — peut signaler une question. Nous attendons toujours une pétition d'un sénateur. Nous en avons eues déjà de la part de députés. Les gens peuvent poser des questions directement aux ministres à propos de l'environnement ou du développement durable dans des contextes précis.

Je veille à ce que dans les 120 jours le ministère ou le ministre réponde aux auteurs de ces pétitions. Nous avons reçu des questions de toutes les régions du pays qui provenaient non seulement de groupes environnementaux bien organisés mais aussi de simples citoyens préoccupés par une question d'intérêt local. La seule condition est de soumettre une question qui a trait à un domaine de compétence fédérale.

On constate souvent que, dans les réponses, le ministère prend des engagements. Je tâche de veiller à ce que ces engagements soient respectés ou mis en oeuvre. Nous avons commencé à effectuer un travail de vérification à cet égard.

Le processus fonctionne. Les Canadiens obtiennent de véritables résultats suite à leurs demandes. Nous recevons des questions sur toutes sortes de sujets: la protection de l'habitat du poisson, des évaluations environnementales et les questions de changement climatique.

Plus d'un ministère peut être prié de fournir une réponse. Nous avons un chapitre qui en traite. On y trouve la description complète des pétitions que nous avons reçues pendant l'année. Vous pouvez consulter toutes ces pétitions sur notre site Web.

Il peut y avoir des électeurs ou des Canadiens qui s'adressent directement à vous au sujet d'une question à laquelle vous ne pouvez peut-être pas répondre ou il peut falloir un certain temps

give back to them. You can use this process. It is easy. You just tell them: "Call the commissioner. Send your question to her." It need be only a one-pager.

The Deputy Chairman: May I suggest that if you do an op-ed page, explain the process and put it on your Web site. You will be flooded with requests.

Ms. Gélinas: That is a good idea, Madam Chair. We will make note of it. You will be the first to have a copy of the op-ed piece to put in the newspaper.

Senator Watt: My question is related but I am not sure whether it is in the framework of your mandate. I am concerned with the scientific communities having a certain amount of difficulties receiving attention from the various authorities. I am talking about people who are producing new technologies to answer the crisis that we are going through on reducing emissions. Hydrogenics is one example.

There are many scientific communities out there that are trying to produce technology that would be useful for the planet for tomorrow. They do have a great deal of difficulty getting the proper attention. They also require some financial aid in order to complete their research and things of that nature.

Is there any way, as an environmental watch dog, you could include in your recommendations that the scientific community needs better access to the various departments with which they need to deal.

I am approached many times. I get involved with those outside communities. They are doing good work but they are under strain.

They are not quite sure of their future. One minute they think that they are ahead of a potential competitor and then they discover that they are far behind. It is not helping. I would like to put that on the record. You might want to take a look at that and see what could be done to improve that aspect.

The Deputy Chairman: This information sheet that you have provided is a good blueprint for how we can get the departments to appear before us and question them on their means and methods. Also, apart from the ethanol, it seems most of the information is very much directed to the future. In other words it is negotiations and so on.

I know that your mandate is not to tell the federal government what to do. However, I am sure that in your examination you have come across programs that are mandatory and achieve results. I think in particular of California and the way in which the utilities managed to accomplish amazing results through the public benefit charge in about six months. Our researcher may correct me, but not only did California reduce use, but also saved \$2 billion, which is quite an amazing result.

avant que le ministère vous fournisse une réponse que vous puissiez leur transmettre. Vous pouvez vous servir de ce processus. C'est simple. Il suffit de leur dire: «Appelez la commissaire. Envoyez-lui votre question». Cela peut se faire en une seule page.

La vice-présidente: Puis-je suggérer, si vous rédigez un article, d'expliquer le processus et de l'afficher sur votre site Web? Les demandes afflueront.

Mme Gélinas: Excellente idée, madame la présidente. Nous en prenons note. Vous serez la première à avoir une copie de l'article pour le journal.

Le sénateur Watt: Ma question a trait à ce sujet mais je ne suis pas certain que cela relève de votre mandat. Je suis préoccupé de voir que la communauté scientifique a du mal à retenir l'attention de diverses autorités. Je parle de ces gens qui conçoivent de nouvelles technologies pour faire face à la crise que nous traversons en ce qui a trait à la réduction des émissions. L'hydrogénétique en est un exemple.

De nombreux scientifiques s'efforcent de mettre au point des technologies qui seraient utiles pour toute la planète. Ils ont beaucoup de mal à attirer l'attention voulue. Il leur faut aussi une certaine aide financière pour mener à bien leur recherche.

Y a-t-il moyen, pour vous qui surveillez ce qui se passe en matière d'environnement, d'inclure dans vos recommandations la nécessité d'améliorer l'accès que la communauté scientifique a aux divers ministères avec lesquels ils ont besoin de traiter?

On m'a pressenti à de nombreuses reprises. Je collabore avec ces collectivités de l'extérieur. Elles font un bon travail mais sont soumises à des contraintes.

L'avenir leur paraît incertain. Elles croient un instant avoir devancé un concurrent potentiel pour découvrir finalement qu'elles accusent un important retard. Ce n'est pas encourageant. Je tenais à le dire. Vous pourriez examiner cette question et voir ce qui pourrait être fait pour améliorer la situation.

La vice-présidente: Cette feuille d'information que vous avez fournie est un bon plan qui nous indique comment nous pouvons faire comparaître les représentants des ministères et les interroger sur leurs moyens et méthodes. En outre, mise à part la question de l'éthanol, il semble que le gros de l'information est essentiellement axé sur l'avenir. Autrement dit, il est question de négociations.

Je sais que vous n'avez pas pour mandat de dire au gouvernement fédéral quoi faire. Cependant, je suis certaine qu'au cours de votre examen vous avez eu connaissance de programmes qui sont obligatoires et qui donnent des résultats. Je pense en particulier à la Californie et à la façon dont les services d'utilité publique sont parvenus à obtenir en six mois environ des résultats spectaculaires au moyen de frais pour le bien public. L'attaché de recherche me reprendra si je fais erreur, mais la Californie a non seulement réduit sa consommation mais a aussi économisé 2 milliards de dollars, ce qui est un résultat assez spectaculaire.

Is there some way in which, through your organization — and we have the same mandate — to suggest programs that they could use? However, I wish to ask you some specific questions as well. First, in the government's action plan 2000, they say that the Canadian Fuel Cell Alliance Program will reduce greenhouse gases by 0.09 megatons by 2010. It is unclear to me how a development demonstration program could, in and of itself, reduce greenhouse gas emissions. Are the greenhouse gas emissions linked to other activities? Have you examined this issue? What does that mean?

Ms. Gélinas: I will deal first with your comment and then I will let Mr. Pelland give you the detail on this program.

Without telling the government what it should or should not do, we have ways by which we can raise good examples like the one the deputy chair has raised. We can ask questions and by using examples like the one in California, in a case study where we will say here is what is going on in other countries, for example, why can we not implement that in Canada? By asking the question, then, we give you the opportunity after we issue a report to address that same question and perhaps ask for details or a report on what is going on. That is the only real way that we can get at some aspects like the one raised.

The Deputy Chairman: I have not read your report thoroughly. I have only read the executive summary. I intend to read it all. I take it that that is not an examination of other successful programs in other countries. That is not part of this report.

Ms. Gélinas: That is correct.

The Deputy Chairman: That might be a valuable report to make.

Ms. Gélinas: May we return to your first question?

The Deputy Chairman: Please.

Mr. Pelland: The Canadian Fuel Cell Alliance Program is a demonstration project, so it is not necessarily a national thing with the big picture, hydrogen economy out there. The expected results are somewhat constrained just by the fact that it is demonstrating, I believe, five fuelling stations in different parts in Western Canada over a period of five years. That is the result they expect to get.

The Deputy Chairman: Do you mean even from that demonstration program?

Mr. Pelland: Yes, from that demonstration program, and it is also based on using carbon-based fuels to produce the hydrogen. Obviously if non-carbon-based fuels are being used things would be even better. If you apply that nationally, the technology is there, but it is just to demonstrate the technology of the fuel cells as well as the fuelling stations themselves, how many cars can fuel

Pourrait-on, par votre organisation — et nous partageons le même mandat —, proposer des programmes qu'on pourrait utiliser? Toutefois, je veux vous poser aussi quelques questions bien précises. D'abord, dans le plan d'action 2000 du gouvernement, on dit que le programme Alliance canadienne pour la pile à combustible dans les transports réduira les gaz à effet de serre de 0,09 mégatonne d'ici 2010. Je ne vois pas bien comment un programme de démonstration de cette innovation pourrait en soi réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les émissions de gaz à effet de serre proviennent-elles d'autres activités? Avez-vous examiné la question? Qu'est-ce que cela signifie?

Mme Gélinas: Je parlerai d'abord de votre observation, puis je vais demander à M. Pelland de vous parler de ce programme.

Sans aller jusqu'à dire au gouvernement ce qu'il devrait faire ou ne pas faire, nous avons des moyens de mettre en lumière de bons exemples comme celui qu'a mentionné la vice-présidente. Nous pouvons poser des questions et en nous appuyant sur des exemples comme celui de la Californie, dans une étude de cas où nous dirons, voici ce qui se passe dans d'autres pays, par exemple, pourquoi ne pourrions-nous pas faire de même au Canada? En posant la question, alors, après avoir présenté un rapport, nous vous donnons l'occasion de vous pencher sur cette même question et peut-être aussi de demander des précisions ou un compte rendu sur ce qui se passe. C'est vraiment le seul moyen d'aborder certains aspects comme celui que vous avez mentionné.

La vice-présidente: Je n'ai pas lu tout votre rapport. Je n'ai lu que le résumé. J'ai l'intention toutefois de le lire au complet. J'en déduis qu'il ne s'agit pas d'un examen d'autres programmes qui ont réussi dans d'autres pays. Ce n'est pas l'objet de ce rapport.

Mme Gélinas: C'est exact.

La vice-présidente: Cela pourrait valoir la peine d'en faire rapport.

Mme Gélinas: Pouvons-nous revenir à votre première question?

La vice-présidente: Je vous en prie.

M. Pelland: L'Alliance canadienne pour la pile à combustible dans les transports est un projet de démonstration, ce n'est pas nécessairement un grand projet d'envergure nationale, l'économie fondée sur l'hydrogène dont on parle. Les résultats attendus sont quelque peu limités par le simple fait qu'il s'agit d'un projet de démonstration, qui vise je pense cinq stations de ravitaillement dans cinq différentes régions de l'Ouest du Canada sur une période de cinq ans. C'est le résultat auquel on s'attend.

La vice-présidente: Vous voulez dire pour ce programme de démonstration?

M. Pelland: Oui, pour ce programme de démonstration, et on va aussi utiliser des hydrocarbures pour produire l'hydrogène. Évidemment, il vaudrait encore mieux utiliser des carburants exempts de carbone. À l'échelle nationale, la technologie existe, mais il s'agit simplement de faire la démonstration de la technologie des piles à combustible et des stations de

at one fuelling station in a given day because there may be limitations with the current technology, so it is to enhance that technology.

The Deputy Chairman: Is that a five-year program?

Mr. Pelland: Yes.

Ms. Gélinas: You have to note that it is five fuel stations with five cars and one bus to do the demonstration.

Mr. Pelland: They hope to get more cars, but that is another program and will have to come from another source.

The Deputy Chairman: I see. In the case study where you looked at three initiatives — Off Ramp, Turn It Off and Active and Safe Routes to School — was there a cost benefit performed on these initiatives, such as how much did it cost and what was the benefit?

Ms. Gélinas: This is one of the concerns that we raise in our chapter. It is not clear at this stage what will be the benefit of those programs. What we are asking is in the accountability framework there are some shortcomings that the department must address so that a couple of years from now, when those programs will be up and running, we will be able to come back and the department will be able to tell you what is the cost benefit in some way of those programs.

The Deputy Chairman: Was it not possible to do cost benefit?

Ms. Gélinas: No, not at this stage.

Mr. Affleck: Where the Achilles heel is, so to speak, is setting up front the clear and concrete performance expectations, what you can expect from this initiative. Then you can report back against it.

The Deputy Chairman: That is a very important point.

Ms. Gélinas: That is the key message for this whole chapter.

The Deputy Chairman: It would be important to get to that stage and I will tell you why. In the entire community that wants to advocate for specific measures, including us, it would be helpful to coalesce around the most cost-beneficial issue. In other words, if by 20 programs you will reduce by 0.9 per cent and by one program you can reduce by 20 per cent, well, that is what you should push for, as I say, like the one in California. They got a big bang for their buck. It would be interesting when we could possibly get to that stage.

We know in advance that if we put a tax on fuel, or if we did what California did in all of our utilities, we would probably get a big bang.

Ms. Gélinas: In regard to that comment, you get right to the heart of the chapter we did, Madam Chair. At some point, Canadians and parliamentarians will need that information to determine what projects are working well, which ones are not

ravitaillement, de voir combien de véhicules peuvent faire le plein à une station de ravitaillement au cours d'une journée, étant donné que la technologie actuelle peut avoir ses limites. Il s'agit donc simplement d'améliorer cette technologie.

La vice-présidente: Est-ce un programme de cinq ans?

M. Pelland: Oui.

Mme Gélinas: Sachez que pour effectuer cette démonstration, on utilisera cinq stations de ravitaillement, cinq voitures et un autobus.

M. Pelland: On espère obtenir davantage de voitures, mais c'est l'affaire d'un autre programme et il faudra que cela vienne d'une autre source.

La vice-présidente: Je vois. Dans l'étude de cas où vous avez examiné les trois initiatives — les programmes Off Ramp, Turn It Off et Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école —, avez-vous mesuré les avantages de ces initiatives, par exemple combien ont-elles coûté et qu'ont-elles rapporté?

Mme Gélinas: C'est l'une des questions que nous soulevons dans notre chapitre. Les avantages de ces programmes ne ressortent pas clairement pour l'instant. Ce que nous disons, c'est que dans le cadre de reddition de comptes, il y a des lacunes dont le ministère doit tenir compte afin que d'ici quelques années, quand ces programmes seront implantés et fonctionneront, nous puissions revenir et que le ministère puisse vous dire quelle est la rentabilité de ces programmes.

La vice-présidente: N'était-il pas possible de faire cette analyse?

Mme Gélinas: Non, pas pour l'instant.

M. Affleck: Le talon d'Achille, si je peux m'exprimer ainsi, c'est la mise en place d'attentes claires et concrètes en matière de rendement, ce qu'on peut attendre de cette initiative. Ensuite on peut faire rapport en fonction de ces attentes.

La vice-présidente: C'est très important.

Mme Gélinas: C'est le message principal de tout ce chapitre.

La vice-présidente: Il serait important d'en arriver là et je vais vous dire pourquoi. Pour tous ceux qui veulent qu'on prenne des mesures précises, y compris nous, il serait utile de s'entendre sur la question des coûts et des avantages. Autrement dit, si au moyen de 20 programmes on obtient une réduction de 0,9 p. 100 et qu'au moyen d'un programme on obtient une réduction de 20 p. 100, eh bien, c'est ce qu'il faut réclamer, comme le programme mis en place en Californie. Ils en ont vraiment eu pour leur argent. Ce serait intéressant si nous pouvions en arriver là.

Nous savons déjà que si nous percevions une taxe sur le carburant, ou si nous faisons ce qu'on a fait en Californie au sujet de tous les autres services d'utilité publique, nous obtiendrions probablement d'excellents résultats.

Mme Gélinas: À ce propos, vous mettez vraiment le doigt sur l'essentiel du chapitre que nous avons rédigé, madame la présidente. À un moment donné, les Canadiens et les parlementaires auront besoin de cette information pour juger

working well and then ask the question: Why do we not put more money into those projects that have a good return of investment instead of others?

That is why we have done this audit in the very early stage. We have looked at three programs, but our conclusions can apply across the board. The accountability framework will be needed in every single program that the government will put in place in the climate change area, but that could also apply elsewhere. What we always have to keep in mind — and Senator Christensen was referring to the whole crisis and the energy crisis many years ago — that things have changed. Now this government is working in partnerships, especially with respect to the climate change issues. That is why it is so important to ensure that everyone has clear roles and responsibilities so we will know who was supposed to deliver on what and ensure that the job has been done in this area. The accountability framework is key to answer all of the questions that you are raising today and in the future.

The Deputy Chairman: My next question is about the Turn It Off project. You say the project reduced the incidence of engine idling by 32 per cent and the duration of the idling by 73 per cent. Can you give us an idea of the methodology used to arrive at those figures? Do you know whether the behaviour was permanent or temporary?

Mr. Pelland: This program that we looked at was a pilot project in the Toronto area. The Turn It Off program was geared at major areas where cars would be potentially parked and idling, if not for the program, such as major bus stops and school areas. This program is now being applied at the national level, and Natural Resources Canada is in the process of promoting a national anti-idling program.

The methodology used to arrive at the results was basically having people at these locations and recording the data as to the number of cars that were there and the duration that they were taking to turn off their engines compared to some baseline data that they had before.

Mr. Affleck: One of the senators mentioned earlier about the performance of engaging our provincial partners. I could not agree more. When we looked at this anti-idling issue, one of the things that first came to mind is the remote car starters that people fire up in the middle of the winter and the cars sit there for half an hour idling. With Ms. Gélinas's mandate we only look at issues of federal jurisdiction so we could not get at that, but certainly those things are not good for climate change.

The Deputy Chairman: It is only a few minutes. It is not so terrible to get into a cold car.

Senator Merchant: Do you think it is important to maybe get some champions when we have somebody like the new governor of California, who says that he is an environmentalist, but then apparently in his garage he has all kinds of guzzlers. It really

des projets qui fonctionnent bien, de ceux qui ne fonctionnent pas bien, et ils poseront alors la question suivante: Pourquoi ne pas investir plus d'argent dans ces projets qui rapportent bien plutôt que dans les autres?

C'est pourquoi nous avons fait cette vérification très tôt. Nous avons examiné les trois programmes, mais nos conclusions sont d'application générale. Le cadre de reddition de comptes sera nécessaire pour chacun des programmes que le gouvernement mettra en place en matière de changement climatique, mais il pourra aussi s'appliquer ailleurs. Ce dont nous devons toujours nous rappeler — et le sénateur Christensen parlait de la crise de l'énergie que nous avons connue il y a bien des années —, c'est que les choses ont changé. Le gouvernement travaille maintenant en partenariat, surtout dans les questions de changement climatique. C'est pourquoi il est si important de s'assurer que chacun a un rôle et des responsabilités clairs afin que nous sachions qui était censé faire quoi et veillons à ce que le travail soit fait dans ce domaine. Le cadre de reddition de comptes est essentiel pour répondre à toutes ces questions que vous soulevez aujourd'hui et que vous poserez à l'avenir.

La vice-présidente: J'ai une question à propos du projet Turn It Off. Vous dites que le projet a réduit de 32 p. 100 le nombre de véhicules tournant au ralenti et de 73 p. 100 la durée de la marche au ralenti. Quelle méthode avez-vous employée pour arriver à ces données? Savez-vous si le changement de comportement est permanent ou temporaire?

M. Pelland: Ce projet que nous avons examiné était un projet pilote dans la région de Toronto. Le programme Turn It Off visait des zones importantes où des voitures pouvaient être stationnées avec le moteur en marche, par exemple d'importants arrêts d'autobus et des zones scolaires. Le programme est maintenant d'envergure nationale, et Ressources naturelles Canada est en train de faire la promotion d'un programme national contre la marche au ralenti.

Pour ce qui est de la méthode, des gens postés à ces endroits ont noté le nombre de véhicules se trouvant sur place et le temps que ces gens mettaient à éteindre les moteurs de leur véhicule, comparativement à des données dont on disposait déjà.

M. Affleck: Un sénateur a mentionné l'intérêt qu'il y a à faire appel à nos partenaires provinciaux. Je suis tout à fait d'accord. Quand nous avons examiné cette question de la marche au ralenti, nous avons tout d'abord songé aux démarreurs à distance dont les gens se servent en hiver et aux véhicules qui tournent à vide pendant une demi-heure. Compte tenu du mandat de Mme Gélinas, nous n'avons examiné que des questions de compétence fédérale et nous n'avons donc pas pu aborder cet aspect, mais ces comportements n'ont rien de bon pour le changement climatique.

La vice-présidente: Il ne s'agit que de quelques minutes. Monter dans une voiture froide n'est pas la fin du monde.

Le sénateur Merchant: Croyez-vous qu'il serait important d'avoir des champions, étant donné le fait que le nouveau gouverneur de la Californie se dit environnementaliste, même s'il a dans son garage toutes sortes de véhicules énergivores. Par

makes people sceptical about what we say we will do and what we actually do. I do not know what that has to with you, but I think champions are important.

Ms. Gélinas: Absolutely. The environment is not an area where we have too many champions so we need to find more.

The Deputy Chairman: Thank you for coming. Hopefully we can be in touch. If we have any further questions or comments we will contact you through cyberspace or by mail.

The committee adjourned.

conséquent, les gens sont sceptiques car nous disons une chose mais en faisons une autre. Je ne sais pas quel rapport cela a avec vous, mais je crois qu'il serait important d'avoir des champions.

Mme Gélinas: Absolument. Il n'y a pas beaucoup de champions dans le domaine de l'environnement et nous devons par conséquent en trouver plus.

La vice-présidente: Merci beaucoup d'être venue. Nous espérons rester en communication avec vous. Si nous avons d'autres questions ou commentaires, nous allons vous les faire parvenir par voie de courriel ou par courrier.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Thursday, October 30, 2003

From the Office of the Auditor General of Canada:

- Ms. Johanne Gélinas, Commissioner of the Environment and Sustainable Development;
- Mr. John Affleck, Principal, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies;
- Mr. Robert Pelland, Director, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies.

TÉMOINS

Le jeudi 30 octobre 2003

Du Bureau du vérificateur général du Canada:

- Mme Johanne Gélinas, commissaire à l'environnement et développement durable;
- M. John Affleck, directeur principal, Vérifications et études Stratégies de développement durable;
- M. Robert Pelland, directeur, Vérifications et études, Stratégies développement durable.





Second Session
Thirty-seventh Parliament, 2002-03

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:

The Honourable TOMMY BANKS

INDEX

OF PROCEEDINGS

(Issues Nos. 1 to 22 inclusive)

Deuxième session de la
trente-septième législature, 2002-2003

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent de l'

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:

L'honorable TOMMY BANKS

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n^{os} 1 à 22 inclusivement)



Prepared by

Jean-Paul Lorrain

Information and Documentation Resource Service,

LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé par

Jean-Paul Lorrain

Service de ressources d'information et de documentation,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SENATE OF CANADA

Energy, the Environment and Natural Resources
Standing Senate Committee
2nd Session, 37th Parliament, 2002-03

INDEX

(Issues 1-22 inclusive)

Numbers in bold refer to the issue number.

COMMITTEE

Energy, the Environment and Natural Resources, Standing Senate Committee

Motions and agreements

Acting Chairman, **5:3; 10:4; 14:3; 21:3-4**

Bill C-2, clause-by-clause consideration, **13:5,74**

Bill C-2, without amendment, **13:5,74**

Bill C-4, clause-by-clause consideration, **7:6,68**

Bill C-5, clause-by-clause consideration, **6:5-6,30-1**

Bill C-5, without amendment, with observations, **6:6-7**

Bill C-9, clause-by-clause consideration, **16:5,38-9**

Bill C-9, without amendment, **16:5,40-1**

Bill C-14, clause-by-clause consideration, **6:4-5,19-20**

Bill C-14, without amendment, **6:5**

Bill C-42, clause-by-clause consideration, **19:6,59-60**

Bill C-42, without amendment, **19:6,59-60**

Bill S-10, clause-by-clause consideration, **19:5,41**

Bill S-10, without amendment, **19:5,41**

Budget application for legislation be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, **3:4; 9:3**

Budget application for the committee's special study to be approved for submission to the Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, **4:3; 9:3**

Chair send a letter to Board of Internal Economy concerning the opportunities to televise the hearings of the Committee and concerns about the scheduling of the Senate committee meetings by CPAC, **13:4**

Committee hear from officials from the Department of Natural Resources on Bill C-14, An Act providing for controls on the export, import or transit across Canada of rough diamonds and for a certification scheme for the export of rough diamonds in order to meet Canada's obligations under the Kimberley Process, on Tuesday, December 3, 2002, **5:4**

Committee purchase copies of Mr. Nyboer's book *The Cost of Climate Policy*, to distribute to all members **10:5**

Draft work plan for the Special Study of the Committee be adopted, **8:4**

Organization meeting, **1:8-14**

Senator Christensen, Acting Chairman, **5:3; 14:3; 21:3**

Senator Milne, Acting Chairman, **10:4**

Standing Committee on Energy, the Environment and Natural

Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate, **3:4-5**

Orders of reference

Bill C-2, **12:3**

Bill C-4, **7:3**

Bill C-5, **2:3**

Bill C-14, **6:3**

Bill C-42, **19:3**

Bill S-10, **10:3**

Emerging issues related to the mandate of the Committee, **8:3**

Reports to Senate

Bill C-2, without amendment, **13:6,74**

Bill C-5, without amendment, with observations, **6:8-12**

Bill C-9, without amendment, **16:6,40-1**

Bill C-14, without amendment, **6:8**

Bill C-42, without amendment, **19:7**

Bill S-10, without amendment, **19:7**

SÉNAT DU CANADA

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles
Comité sénatorial permanent
2^e session, 37^e législature, 2002-2003

INDEX

(Fascicules 1-22 inclusivement)

Les numéros en caractères gras indiquent les fascicules.

COMITÉ

Énergie, environnement et ressources naturelles, Comité sénatorial permanent

Motions et conventions

Comité achète pour chacun de ses membres, des exemplaires du livre de M. Nyboer *The Cost of Climate Policy*, **10:5**

Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à examiner les nouvelles questions reliées à son mandat et à en faire rapport, **3:4-5**

Comité reçoit des fonctionnaires du ministère des Ressources naturelles le mardi 3 décembre 2002 au sujet du projet de loi C-14, Loi concernant le contrôle de l'exportation, de l'importation et du transit au Canada des diamants bruts et établissant un processus de certification pour leur exportation en vue de l'exécution par le Canada de ses obligations découlant du Processus de Kimberley, **5:4**

Demande de budget relative à l'examen de la loi est approuvée aux fins de présentation au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, **3:4; 9:3**

Demande de budget suivante, pour l'étude spéciale du comité, est approuvée en vue d'être présentée au Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration, **4:3; 9:3**

Ébauche du plan de travail concernant l'étude spéciale du Comité soit adoptée, **8:4**

Président envoie une lettre au Bureau de régie interne pour l'informer des préoccupations du comité à propos de la couverture télévisuelle des séances des comités sénatoriaux établie par CPAC, **13:4**

Président suppléant, **5:3; 10:4; 14:3; 21:3-4**

Projet de loi C-2, étude article par article, **13:5,74**

Projet de loi C-2, sans amendement, **13:5,74**

Projet de loi C-4, étude article par article, **7:6,68**

Projet de loi C-5, étude article par article, **6:5-6,30-1**

Projet de loi C-5, sans amendement avec observations, **6:6-7**

Projet de loi C-9, étude article par article, **16:5,38-9**

Projet de loi C-9, sans amendement, **16:5,40-1**

Projet de loi C-14, étude article par article, **6:4-5,19-20**

Projet de loi C-14, sans amendement, **6:5**

Projet de loi C-42, étude article par article, **19:6,59-60**

Projet de loi C-42, sans amendement, **19:6,59-60**

Projet de loi S-10, étude article par article, **19:5,41**

Projet de loi S-10, sans amendement, **19:5,41**

Réunion d'organisation, **1:8-14**

Sénateur Christensen, président suppléant, **5:3; 14:3; 21:3**

Sénateur Milne, président suppléant, **10:4**

Ordres de renvoi

Nouvelles questions concernant le mandat du Comité, **8:3**

Projet de loi C-2, **12:3**

Projet de loi C-4, **7:3**

Projet de loi C-5, **2:3**

Projet de loi C-14, **6:3**

Projet de loi C-42, **19:3**

Projet de loi S-10, **10:3**

Rapports au Sénat

Budget, demande d'autorisation, **7:7,11-4; 11:4,9-13**

Dépenses du Comité, 1^{re} session, 37^e législature, **1:7,11-4**

Projet de loi C-2, sans amendement, **13:6,74**

Projet de loi C-5, sans amendement avec observations, **6:8-12**

Projet de loi C-9, sans amendement, **16:6,40-1**

Projet de loi C-14, sans amendement, **6:8**

Energy, the Environment and Natural Resources, Standing Senate Committee – Cont'd
 Reports to Senate – *Cont'd*
 Budget authorization, application, 7:7-10,14; 11:4-8,13
 Expenses of the Committee, 1st session, 37th Parliament, 1:7

SENATORS

Baker, Hon. George

Bill C-2, 13:53-4,56-8,62-6,74
 Bill C-5, 3:11-5,23-7,30,43,48-50,62; 4:32-3
 Bill S-10, 14:16-9
 Kyoto Protocol, Implementation of, 14:44-7
 Organization meeting, 1:10-3,22-5

Banks, Hon. Tommy, Chairman of the Committee

Bill C-2, 12:69,76-7,81-2,88,90; 13:7,11,15-6,18,22-3,28,31-8,48-9, 55-6,58-63,67,72,74
 Bill C-4, 7:38,43,46,49-50,55,57,62,65-8
 Bill C-5, 2:5-6,15,22,31; 3:7,15-7,19-24,27-31,37,39,42,44,47, 49-50,54-5,59-60,62-3; 4:5-6,8,11,15-7,19-23,27-8,30-5,41, 43-5,48,50-8; 5:11-3,18,21,27-8,33,40,42,44-7,50,54-5,58, 60,64-7,69,71-3
 Bill C-9, 16:7,16-7,21-3,25,31,33,35,37-41
 Bill C-42, 19:42-3,46-9,51-2,56-60
 Bill S-10, 15:5,15,17,20-3,29,31-3,35-6,38; 18:36,42-4,50-3; 19:8, 14-8,20,22-5,31-42
 Kyoto Protocol, Implementation of, 8:6,16,18,20,26,32-6; 9:6,22-3, 25-9,32-3,37-43,53,56,59,62,64-71,73; 11:14,17-8,25,28-9,36, 40-2; 12:7,18-9,25-6,29-31,35-6,38,45-6,53,56-9,62-3,65-8; 14:49, 52; 17:5,10-1,13,15-26,33-8,46-7,54; 18:5,13,15,20-2,26,30-1,33-6; 20:4-5,18-22,24-7; 21:23-4,29,34,39,42-3,45-6
 Organization meeting, 1:8-14

Buchanan, Hon. John M.

Bill C-2, 12:80
 Bill C-4, 7:65-6
 Bill C-5, 3:12,14-5,29-30,40,44; 4:27,45-6,48,51,55-6; 5:35-8
 Bill C-9, 16:18-20
 Bill S-10, 10:6; 15:21,32,37-8; 19:18-9,24-5,30-1,35-7,39-40
 Kyoto Protocol, Implementation of, 9:24,29-33,39,56,65-6,71-2; 10:24-7,29,33,54-7; 11:41-2 12:59-61; 17:11-2,18-20,24-5; 18:20-1, 30-1; 21:16,19-20,35-9,41
 Organization meeting, 1:10

Christensen, Hon. Ione, Acting Chairman (Issues 5,14,21)

Bill C-2, 12:83-90; 13:16-22,28-9,33-4,41-7,60,67,71-4
 Bill C-4, 7:55
 Bill C-5, 2:25-7; 3:20,27,60; 4:34,46-7,58; 5:6,13,41-2,51
 Bill C-9, 16:38
 Bill C-14, 6:15-7
 Bill C-42, 19:49,51
 Bill S-10, 10:18-9; 14:5,8,15,20,24-5,27,32-3; 19:16-7,22,32-3,37
 Kyoto Protocol, Implementation of, 8:25-9; 9:26-9,43,61-4,69; 10:32, 41,43,45-6,52; 11:28,37-8; 12:20-3,54-5; 17:8-10,20-1,25,47-50; 18:15-7; 21:5,17-9,20-1,23,39-40; 22:14-6
 Organization meeting, 1:8-9,13-4
 Senator Christensen, Acting Chairman, 5:3, 14:3; 21:3

Cochrane, Hon. Ethel M.

Bill C-2, 13:21-2,32,68-70,74
 Bill C-5, 3:20-1,37-8; 4:41-2
 Bill C-14, 6:17
 Bill C-42, 19:45,52,54,58-9
 Bill S-10, 10:17-8; 19:24-5
 Kyoto Protocol, Implementation of, 9:34-6,53-5; 11:26-7,41; 14:42-3; 17:13-4,18-9; 18:11-3; 22:11-4
 Organization meeting, 1:8,14

Cook, Hon. Joan

Kyoto Protocol, Implementation of, 11:41

Énergie, environnement et ressources naturelles, Comité sénatorial permanent – Suite**Rapports au Sénat – Suite**

Projet de loi C-42, sans amendement, 19:7
 Projet de loi S-10, sans amendement, 19:7

SÉNATEURS

Baker, honorable George

Projet de loi C-2, 13:53-4,56-8,62-6,74
 Projet de loi C-5, 3:11-5,23-7,30,43,48-50,62; 4:32-3
 Projet de loi S-10, 14:16-9
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 14:44-7
 Réunion d'organisation, 1:10-3,22-5

Banks, honorable Tommy, président du Comité

Projet de loi C-2, 12:69,76-7,81-2,88,90; 13:7,11,15-6,18,22-3,28, 31-8,48-9,55-6,58-63,67,72,74
 Projet de loi C-4, 7:38,43,46,49-50,55,57,62,65-8
 Projet de loi C-5, 2:5-6,15,22,31 3:7,15-7,19-24,27-31,37,39,42,44, 47,49-50,54-5,59-6-80,62-3; 4:5-6,8,11,15-7,19-23,27-8,30-5,41, 43-5,48,50-8; 5:11-3,18,21,27-8,33,40,42,44-7,50,54-5,58,60,64-7, 69,71-3
 Projet de loi C-9, 16:7,16-7,21-3,25,31,33,35,37-41
 Projet de loi C-42, 19:42-3,46-9,51-2,56-60
 Projet de loi S-10, 15:5,15,17,20-3,29,31-3,35-6,38; 18:36,42-4,50-2; 19:8,14-8,20,22-5,31-42
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:6,16,18,20,26,32-6; 9:6,22-3, 25-9,32-3,37-43,53,56,59,62,64-71,73; 11:14,17-8,25,28-9,36,40-2; 12:7,18-9,25-6,29-31,35-6,38,45-6,53,56-9,62-3,65-8; 14:49,52; 17:5,10-1,13,15-26,33-8,46-7,54; 18:5,13,15,20-2,26,30-1,33-6; 20:4-5,18-22,24-7; 21:23-4,29,34,39,42-3,45-6
 Réunion d'organisation, 1:8-14,19

Buchanan, honorable John M.

Projet de loi C-2, 12:80
 Projet de loi C-4, 7:65-6
 Projet de loi C-5, 3:12,14-5,29-30,40,44; 4:27,45-6,48,51,55-6; 5:35-8
 Projet de loi C-9, 16:18-20
 Projet de loi S-10, 10:6; 15:21,32,37-8; 19:18-9,24-5,35-7,39-40
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:24,29-33,39,56,65-6,71-2; 10:24-7,29,33,54-7; 11:41-2; 12:59-61; 17:11-2,18-20,24-5; 18:20-1, 30-1; 21:16,19-20,35-9,41
 Réunion d'organisation, 1:10

Christensen, honorable Ione, président suppléant (fascicules 5,14,21)

Projet de loi C-2, 12:83-90; 13:16-22,28-9,33-4,41-7,60,67,71-4
 Projet de loi C-4, 7:55
 Projet de loi C-5, 2:25-7; 3:20,27,60; 4:34,46-7,58; 5:6,13,41-2,51
 Projet de loi C-9, 16:38
 Projet de loi C-14, 6:15-7
 Projet de loi C-42, 19:49,51
 Projet de loi S-10, 10:18-9; 14:5,8,15,20,24-5,27,32-3; 19:16-7,22, 32-3,37
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:25-9; 9:26-9,43,61-4,69; 10:32, 41,43,45-6,52; 11:28,37-8; 12:20-3,54-5; 17:8-10,20-1,25,47-50; 18:15-7; 21:5,17-9,20-1,23,39-40; 22:14-6
 Réunion d'organisation, 1:8-9,13-4
 Sénateur Christensen, président suppléant, 5:3, 14:3; 21:3

Cochrane, honorable Ethel M.

Projet de loi C-2, 13:21-2,32,68-70,74
 Projet de loi C-5, 3:20-1,37-8; 4:41-2
 Projet de loi C-14, 6:17
 Projet de loi C-42, 19:45,52,54,58-9
 Projet de loi S-10, 10:17-8; 19:24-5
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:34-6,53-5; 11:26-7,41; 14:42-3; 17:13-4,18-9; 18:11-3; 22:11-4
 Réunion d'organisation, 1:8,14

Cook, honorable Joan

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 11:41

Eyton, Hon. John Trevor

Bill C-2, 13:50-1,53
 Bill C-4, 7:26-7,52-4
 Bill C-5, 3:39-40; 4:25-6,32,35,48-9; 5:58
 Bill C-9, 16:36-7,40
 Kyoto Protocol, Implementation of, 8:19,27-32; 9:56-9; 10:27-8,30-1, 44-7,49-50; 12:33-4,38; 14:49-51; 17:50-1,54

Finnerty, Hon. Isobel

Bill C-2, 12:73
 Bill S-10, 15:32-3; 18:45-6; 19:29-30,35-6,39-40
 Kyoto Protocol, Implementation of, 9:66-7,72; 10:40; 12:29-30,58-9,68; 14:41,53; 17:16,37-8,54; 21:14-5; 22:10,19

Fitzpatrick, Hon D. Ross

Bill C-5, 3:54-5,59-60

Gustafson, Hon. Len

Bill C-5, 2:28-9; 3:27-8,

Kenny, Hon. Colin

Bill C-2, 13:15,59-60
 Bill C-4, 7:32
 Bill C-5, 2:29-31; 3:16-9,55; 4:22-6,31-2,34-5; 5:31-5,40,59-60,65,67, 72; 6:22-5,27-8
 Bill C-9, 16:15-7,20,38-9,41
 Bill S-10, 14:15,25-6; 15:23,35
 Kyoto Protocol, Implementation of, 12:13-4,17-8,20,23-6,28-9,34; 20:9-12,15,19,23,25; 21:16,21-2
 Organization meeting, 1:9-13

Kinsella, Hon. Noel A.

Bill C-4, 7:22-4

Lynch-Staunton, Hon. John

Bill C-4, 7:18-21,24-5,28-32,34-7,42-3,46-9,55-6,60-3

Mahovlich, Hon. Francis William

Kyoto Protocol, Implementation of, 9:65

Merchant, Hon. Pana

Bill C-42, 19:54-6
 Bill S-10, 15:31,36-7
 Kyoto Protocol, Implementation of, 10:53-4; 14:40,42; 17:14-5,24-5,38, 40,42; 21:12-3; 22:9-11,19,24-5

Milne, Hon. Lorne, Acting Chairman (Issue 10)

Bill C-2, 12:73-5; 13:21,28,34,40-1,47-8,58,65,74
 Bill C-4, 7:21-2,51-2,63-5,68
 Bill C-5, 2:19-21; 3:14-7,41-2,49,56-7,59,62; 4:12-5,17,19,23-4,33,35, 44,48; 5:45,60,66-7,69,71,73; 6:21-2,25-7,29-31,56
 Bill C-9, 16:33,40
 Bill C-14, 6:16
 Bill C-42, 19:49-51,54-6,59-60
 Bill S-10, 10:6,19-20; 14:11; 15:15-7,32; 18:44-5; 19:18,23,41
 Kyoto Protocol, Implementation of, 8:22-5,30,35; 9:23,36-8; 10:20, 29-30,47-8,50-1,54,57; 12:26-7,29,35-8,51-2,56,65,68; 14:38-40, 48; 17:10-3,19,21,37,41,44-6; 18:12-5,31-4; 20:16-8; 21:41-2
 Senator Milne, Acting Chairman, 10:5

Morin, Hon. Yves

Bill C-4, 7:21

Ringuette, Hon. Pierrette

Bill C-9, 16:23-5

Rompkey, Hon. William

Bill C-5, 6:28

Setlakwe, Hon.

Bill C-2, 13:56

Sibbeston, Hon. Nick G.

Bill C-2, 13:39-40,48,66-8
 Bill C-5, 3:54-5; 4:33; 5:64-5,68; 6:20-1,26-7,29

Eyton, honorable John Trevor

Projet de loi C-2, 13:50-1,53
 Projet de loi C-4, 7:26-7,52-4
 Projet de loi C-5, 3:39-40; 4:25-6,32,35,48-9; 5:58
 Projet de loi C-9, 16:36-7,40
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:19,27-32 9:56-9; 10:27-8,30-1, 44-7,49-50; 12:33-4,38; 14:49-51; 17:50-1,54

Finnerty, honorable Isobel

Projet de loi C-2, 12:73
 Projet de loi S-10, 15:32-3; 18:45-6; 19:29-30,35-6,39-40
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:66-7,72; 10:40; 12:29-30,58-9, 68; 14:41,53; 17:16,37-8,54; 21:14-5; 22:10,19

Fitzpatrick, honorable D. Ross

Projet de loi C-5, 3:54-5,59-60

Gustafson, honorable Len

Projet de loi C-5, 2:28-9; 3:27-8

Kenny, honorable Colin

Projet de loi C-2, 13:15,59-60
 Projet de loi C-4, 7:32
 Projet de loi C-5, 2:29-31; 3:16-9,55; 4:22-6,31-2,34-5; 5:31-5,40, 59-60,65,67,72; 6:22-5,27-8
 Projet de loi C-9, 16:15-7,20,38-9,41
 Projet de loi S-10, 14:15,25-6; 15:23,35
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 12:13-4,17-8,20,23-6,28-9,34; 20:9-12,15,19,23,25; 21:16,21-2
 Réunion d'organisation, 1:9-13

Kinsella, honorable Noel A.

Projet de loi C-4, 7:22-4

Lynch-Staunton, honorable John

Projet de loi C-4, 7:18-21,24-5,28-32,34-7,42-3,46-9,55-6,60-3

Mahovlich, honorable Francis William

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:65

Merchant, honorable Pana

Projet de loi C-42, 19:54-6
 Projet de loi S-10, 15:31,36-7
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 10:53-4; 14:40,42; 17:14-5,24-5, 38,40,42; 21:12-3; 22:9-11,19,24-5

Milne, honorable Lorne, président suppléant (fascicule 10)

Projet de loi C-2, 12:73-6; 13:21,28,34,40-1,47-8,58,65,74
 Projet de loi C-4, 7:21-2,51-2,63-5,68
 Projet de loi C-5, 2:19-21; 3:14-7,41-2,49,56-7,59,62; 4:12-5,17,19, 23-4,33,35,44,48; 5:45,60,66-7,69,71,73; 6:21-2,25-7,29-31
 Projet de loi C-9, 16:33,40
 Projet de loi C-14, 6:16
 Projet de loi C-42, 19:49-51,54-6,59-60
 Projet de loi S-10, 10:6,19-20; 14:11; 15:15-7,32; 18:44-5; 19:18,23,41
 Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:22-5,30,35; 9:23,36-8; 10:20 29-30,47-8,50-1,54,57; 12:26-7,29,35-8,51,56,65,68; 14:38-40,48; 17:10-3,19,21,37,41,44-6; 18:12-5,31-4; 20:16-8; 21:41-2
 Sénateur Milne, président suppléant, 10:4

Morin, honorable Yves

Projet de loi C-4, 7:21

Ringuette, honorable Pierrette

Projet de loi C-9, 16:23-5

Rompkey, honorable William

Projet de loi C-5, 6:28

Setlakwe, honorable

Projet de loi C-2, 13:56

Sibbeston, honorable Nick G.

Projet de loi C-2, 13:39-40,48,66-8
 Projet de loi C-5, 3:54-5; 4:33; 5:64-5,68; 6:20-1,26-7,29

Sibbeston, Hon. Nick G. – Cont'd

Bill C-14, 6:17
Kyoto Protocol, Implementation of, 10:42

Spivak, Hon. Mira, Vice Chairman of the Committee (Issue 22)

Bill C-2, 12:77-81
Bill C-4, 7:15,18,27-8,32,37-8,50-1,66-8
Bill C-5, 2:15-8; 4:8-11,17-8,22-3,26,31,42-3,53-4; 5:28-31,39,41,54-7,69-70,72; 6:20-2,24-5,28-31
Bill C-9, 16:12-4,16-7,31-3,38,40
Bill C-14, 6:13,17,20
Bill C-42, 19:45-8,51
Bill S-10, 10:6-20; 14:7-8,12-5,17-9,31-3; 15:17-9,21-3,33-7; 18:45-51; 19:11-3,16-20,22-4,30-3,35-7,39-42,45
Kyoto Protocol, Implementation of, 8:6,18-21,24-5,29,32; 9:15,21-5,27,31,41-2,59-62,68-9,71-2; 10:20,30-1,33,56-7; 11:15,23-7,39-40; 12:14-7,32-4,48,50-1,64; 14:33-4,40,53-4; 18:17-20,28-9,34-6; 20:12-6,18,24-6; 21:9-12,34; 22:5,11,20-5
Organization meeting, 1:8,10-1,14

Taylor, Hon. Nicholas W.

Bill C-5, 3:34,43-5,57-60

Tkachuk, Hon. David

Bill C-4, 7:20-1,24-5

Watt, Hon. Charlie

Bill C-4, 7:27
Bill C-5, 2:6; 3:7,21-5,45-8; 4:28-32,34,49-50; 5:47,58,60-4; 6:21-5,28-9
Bill C-9, 16:34-6
Kyoto Protocol, Implementation of, 14:49; 22:17-8,21
Organization meeting, 1:9

Sibbeston, honorable Nick G. - Suite

Projet de loi C-14, 6:17
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 10:42

Spivak, honorable Mira, vice-président du Comité (fascicule 22)

Projet de loi C-2, 12:77-81
Projet de loi C-4, 7:15,18,27-8,32,37-8,50-1,66-8
Projet de loi C-5, 2:15-8; 4:8-11,17-8,22-3,26,31,42-3,53-4; 5:28-31,39,41,54-7,69-70,72; 6:20-2,24-5,28-31
Projet de loi C-9, 16:12-4,16-7,31-3,38,40
Projet de loi C-14, 6:13,20
Projet de loi C-42, 19:45-8,51
Projet de loi S-10, 10:6-20; 14:7-8,12-5,17-9,31-3; 15:17-9,21-3,33-7; 18:45-51; 19:11-3,16-20,22-4,30-3,35-7,39-42
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:6,18-21,24-5,29,32; 9:15,21-5,27,31,41-2,59-62,68-9,71-2; 10:20,30-1,33,56-7; 11:15,23-7,39-40; 12:14-7,32-4,48,50-1,64; 14:33-4,40,53-4; 18:17-20,28-9,34-6; 20:12-6,18,24-6; 21:9-12,34; 22:5,11,20-5
Réunion d'organisation, 1:8,10-1,14

Taylor, honorable Nicholas W.

Projet de loi C-5, 3:34,43-5,57-60

Tkachuk, honorable David

Projet de loi C-4, 7:20-1,24-5

Watt, honorable Charlie

Projet de loi C-4, 7:27
Projet de loi C-5, 2:6; 3:7,21-5,45-8; 4:28-32,34,49-50; 5:47,58,60-4; 6:21-5,28-9
Projet de loi C-9, 16:34-6
Protocole de Kyoto, 14:49; 22:17-8,21
Mise en œuvre Réunion d'organisation, 1:9

SUBJECTS**Antarctic Environment Protection Act**

Canadian Environmental Protection Act, 19:44,53-5
Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR), 19:46-7
Convention on Biological Diversity, 19:49
Ecosystems
Birds, fish, 19:42,50,54
Canadian role, 19:43-5,53
Ecotourism
Guided tours, 19:43,50,55
International Association of Antarctic Tour Operators (IAATO), 19:50
Fishing, 19:45-7
Freshwater, 19:42
International Convention on the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 19:45
Madrid Protocol, 19:43-4,47-8,52-3,56,58
Permits
Regulations, 19:53,56-8
Pollution
Land, 19:43-4,51
Marine, 19:43-4,51
Polychlorinated biphenyl (PCB), 19:53
United States, 19:49,53
Prohibition
Military activity, nuclear activity, 19:43,46
Mining activity, 19:84
Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty, 19:43-4,47-8,52-3,56,58
Scientific research
Scientific laboratories, 19:43-6,52
Sovereignty claims in Antarctica, 19:56
Waste management plans, 19:43,51,53-4

Bill C-2 – Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act
Discussion, 12:69-90; 13:7-74

SUJETS**Antarctique, Loi sur la protection de l'environnement**

Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR), 19:46-7
Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires (MARPOL), 19:45
Convention sur la diversité biologique, 19:49
Eaux douces, 19:42
Écosystèmes
Oiseaux, poissons, 19:42,50,54
Rôle du Canada, 19:43-5,53
Écotourisme
International Association of Antarctic Tour Operators (IAATO), 19:50
Tours guidés, 19:43,50,55
Évaluation environnementale, Loi canadienne, 19:44,53-5
Pêche, 19:45-7
Permis
Règlements, 19:53,56-8
Plan de gestion des déchets, 19:43,51,53-4
Pollution
Biphényle polychloré (BPC), 19:53
États-Unis, 19:49,53
Marine, 19:43-4,51
Terrestre, 19:43-4,51
Prohibition
Activité militaire, essais nucléaires, 19:43,46
Activité minière, 19:84
Protocole au Traité sur l'Antarctique, 19:43-4,47-8,52-3,56,58
Protocole de Madrid, 19:43-4,47-8,52-3,56,58
Recherche scientifique
Laboratoires scientifiques, 19:43-6,52
Revendications de souveraineté dans l'Antarctique, 19:56

Commerce des diamants bruts

Assemblée générale nationale des Nations Unies
Régime de certification international, 6:13
Canada
Mine Ekati de BHP Billiton, 6:14

Bill C-4 – An Act to amend the Nuclear Safety And Control Act
Discussion, 7:15-69

Bill C-5 – An Act respecting the protection of wildlife species at risk in Canada
Discussion, 2:5-31; 3:7-63; 4:5-58; 5:6-73; 6:20-31
Historical background, 5:32-4

Bill C-9 – An Act to Amend the Canadian Environmental Assessment Act
Discussion, 16:7-41

Bill C-14 – Export and Import of Rough Diamonds Act
Discussion, 6:13-20

Bill C-42, Antarctic Environment Protection Act
Discussion, 19:42-60

Bill S-10 – Personal Watercraft Act
Discussion, 10:6-20; 14:5-33; 15:5-38; 18:36-53; 19:8-42

Canadian Environmental Assessment Act

Aboriginal traditional knowledge, 16:10,27,30,34-5
Agriculture and Agri-Food Department, 16:11
Assembly of First Nations, 16:8
Canadian Coast Guard, 16:13
Canadian Environment Assessment Agency
Role, 16:9-10,37
Canadian Environmental Network, 16:8
Canadian International Development Agency, 16:7
Canadian Parks and Wilderness Society, 16:9,25-6
Comprehensive study list, 16:18
Crown corporations, 16:27,33
Environment Assessment and Review Process (ERAP), 16:32
Environment Department, 16:10,17,32
Environmental assessments
Clause 7, environmental assessment coordinator provisions, 16:13-4, 27,34
Clause 12, federal environmental assessment coordinator, 16:37
Definition of a project, 16:16-7,30,32
Economic considerations, 16:7,33
Environment considerations, 16:7,10-1,14-5,17-22,24,28,30-4,36,38
Ministerial discretion, 16:31
Social considerations, 16:7,35-6
Exclusion list, 16:17
Farm Credit Corporation, 16:21,23
Fisheries and Oceans Department, 16:11-2,14,32
Historical background, 16:8
Inuit Tapiriit Kanatami, 16:8
Mandatory follow-up programs 16:10,22
Manitoba Clean Environment Commission, 16:12
Mining Association of Canada, 16:8
National Defence Department, 16:11
Nature Conservancy of Canada, 16:26,31
Navigable waters
Federal jurisdiction, 16:34
Navigable Waters Protection Act, 16:14
Parks Act, 16:29
Transboundary effects
Air, 16:11
Alberta, 16:12-3,31
Manitoba, 16:12-4,35
New Brunswick, 16:24
Newfoundland, 16:18-9
Nova Scotia, 16:18-9
Nunavut, 16:30
Ontario, 16:35
Parks, 16:10-2
Quebec, 16:19,24,30,35
Saskatchewan, 16:13
Water, 16:11
Wildlife and natural spaces, 16:11-2,14

Commons-Committee-Environment

Bill C-5, discussion, 5:23-8

Commerce des diamants bruts - Suite

Conseil du commerce des marchandises, 6:17-8
Conseil mondial du diamant, 6:16
Diamants de guerre
Financement des activités militaires, 6:13
Industrie du diamant
Certificats de transit, 6:19
Marques d'identification, 6:17
Secteur de polissage, 6:16
Secteur de taille, 6:16
Organisation mondiale du commerce
Demande de dispense du Canada, 6:17-8
Processus de Kimberley
Pays participants, 6:13-5
Territoires du Nord-Ouest
Autochtones, 6:17
Gouvernement, 6:17-8
Points d'entrée, 6:18-9
Ressources naturelles, ministère, 6:15

Communes-Comité-Environnement

Projet de loi C-5, discussion, 5:23-8

Évaluation environnementale, Loi canadienne

Agence canadienne d'évaluation environnementale
Rôle, 16:9-10,37
Agence canadienne de développement international, 16:7
Agriculture et agroalimentaire, ministère, 16:11
Assemblée des premières nations, 16:8
Association minière du Canada, 16:8
Connaissance et traditions des autochtones, 16:10,27,30,34-5
Eaux navigables
Compétence du fédéral, 16:34
Effets transfrontaliers
Air, 16:11
Alberta, 16:12-3,31
Eau, 16:11
Faune et espaces naturels, 16:11-2,14
Manitoba, 16:12-4,35
Nouveau-Brunswick, 16:24
Nouvelle-Écosse, 16:18-9
Nunavut, 16:30
Ontario, 16:35
Parcs, 16:10-2
Québec, 16:19,24,30,35
Saskatchewan, 16:13
Terre-Neuve, 16:18-9
Environnement, ministère, 16:10,17,32
Établissement de programmes de suivi obligatoire, 16:10,22
Évaluations environnementales
Article 7, dispositions relatives au coordonnateur à l'évaluation
environnementale, 16:13-4,27,34
Article 12, coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale,
16:37
Considérations économiques, 16:7,33
Considérations environnementales, 16:7,10-1,14-5,17-22,24,28,30-4,
36,38
Considérations sociales, 16:7,35-6
Définition d'un projet, 16:16-7,30,32
Pouvoirs discrétionnaires du ministre, 16:32
Garde côtière canadienne, 16:13
Historique, 16:8
Inuit Tapiriit Kanatami, 16:8
Liste complète des études, 16:18
Liste d'exclusion, 16:17
Manitoba Clean Environment Commission, 16:12
Parcs, Loi, 16:29
Pêches et des Océans, ministère, 16:11-2,14,32
Processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement (PEEE),
16:32
Protection des eaux navigables, Loi, 16:14
Réseau canadien de l'environnement, 16:8
Société canadienne pour la conservation de la nature, 16:26,31
Société du crédit agricole, 16:21,23

Kyoto Protocol, Implementation of

Action Plan 2000, 9:12-6,18-20,24,27,33-4,48,53,59; 11:16,34-5
 Agence d'efficacité énergétique du Québec, 9:58
 Agriculture and Agri-Food Department, 12:30,58
 Alliance Pipeline, 17:9,11
 Alternative Fuels Act, 8:17-8
 Arctic National Wildlife Reserve (ANWR), 20:14
 B.C.Hydro
 Power Smart, 18:22
 Bioeconomy, 14:42-3
 Biotechnology, 21:7
 Budget 2003, 9:19-20
 Canada Foundation for Sustainable Development Technology, 12:39
 Canada Strategic Infrastructure Fund, 14:37,41,45-6
 Canadian Association of Members of Public Utility Tribunals (CAMPUT), 11:22
 Canadian Chamber of Commerce (CCC), 11:29,31; 12:14
 Canadian Council of Chief Executives (CCCE), 11:29,32
 Canadian Electricity Association (CEA), 11:14-5,18-9,22,25; 12:14
 Canadian Energy Pipeline Association, 20:26
 Canadian Gas Association, 17:5-6; 20:4,9,26
 Canadian GeoExchange Coalition, 11:22
 Canadian Information System for the Environment, 17:30
 Canadian Transportation Fuel Cell Alliance (CTFCA), 22:7,13,22
 Climate change
 Business, 9:50
 Canadian Foundation for Climate and Atmospheric Sciences (CFCAS), 9:16,19-20; 12:10,39
 Climate Change Action Fund, 9:15-6,33; 14:52
 Climate Change Development Fund, 9:16
 Climate Change Plan for Canada, 10:37,40-1,46; 12:8,13,21,23,25,39, 43,47,66-7; 14:37; 22:6-7,19,22,24
 Climate Change Secretariat, 9:6; 10:36,49; 22:18
 Industry, 9:50
 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 9:7; 10:42
 Long term technologies, 12:8-9
 Partners for Climate Protection (PCP), 14:34-5,37-8,49
 Provinces and territories, 9:50,58,67; 12:7,40-2,54; 22:10-1,18-9,24
 Public education, 9:67; 21:14
 Regional outreach projects, 9:50-2
 Sustainable development, 12:8; 17:37,43-4,51-2,54; 22:20
 Urban sustainability, 17:32,39-40,49-50
 Voluntary Challenge And Registry program (VCR), 8:8,34; 11:16-7,29
 Conference Board of Canada, 17:49
 Conservation and Renewable Energy Office (CREO), 9:61,63
 DELCAN, 21:11
 Delphi Group, 21:5
 Dofasco, 21:18,20
 Ducks Unlimited, 17:36
 Electric power
 Coal, 8:29; 9:43; 11:37-8,42; 17:18; 18:14-5,20-1,29-30; 21:39
 Cost, 18:14; 20:21
 Deregulation, 20:25
 Electricity consumption, 11:14-5,19; 18:14-5
 Hydro electric projects, 10:47; 12:48-9; 18:23-4,30
 Hydrogen, 21:43
 Lowering cost of electronic meters, 11:22,26,29
 Natural gas, 9:43; 11:36,42; 18:14-5,20-1,23-5,28,30-1; 20:13,17, 19-21
 Utilities, 11:24-5,27-8
 Emerging technologies
 Biodiesel, 12:27,29,43,55; 21:8
 Biomass, 8:28; 12:9,42; 18:34; 21:20
 Capturing and storing carbon, 11:36-7; 12:9,11,40; 17:21,28; 21:24-6,32,38-43
 Clean coal technology, 9:31,39; 11:16,31,36,38-9
 Combined-cycle gas turbine technology, 11:17
 Food-grade carbon, 21:42
 Fuel cells, 8:11,30; 9:48,56; 11:31,36-7,39; 12:9-10,43; 14:41; 17:24,39,44; 21:8,10,30,33,36,42-3,45; 22:7,13-4,22
 Hybrid vehicles, 8:17,24-5,32; 9:48,56; 12:31,57; 14:41,51; 17:21; 21:36,43-4; 22:14
 Hydrogen, 8:11; 10:29; 11:39; 12:9-10,43-4; 17:24-5,33,41; 21:9, 20-1,29-37,39,43-6; 22:22
 Hydrogenics, 22:21

Évaluation environnementale, Loi canadienne, - Suite

Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada, 16:9, 25-6
 Sociétés d'État, 16:27,33

Évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon
 Accord-cadre définitif du Yukon, 12:70,72-3,75; 13:9,17-8,21-2, 24-8,31-2,34,36-7,40-1,45-6,48,61
 Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, 13:48
 Affaires indiennes et du Nord canadien, ministère, 12:73; 13:60,63-4
 Association des prospecteurs du Yukon, 13:7,9
 Conseil de révision environnementale, 13:35-6
 Conseil des Premières nations du Yukon, 12:78,86-7; 13:19,23,25, 29-30,32-5,38-9,41-4
 Convention des Inuvialuit, 13:43,66
 Développement durable, 12:70,73,79
 Droits ancestraux ou issus de traités, 12:77
 Économie
 Effets sur le développement économique, 13:21-2
 Secteur privé, 13:10
 Secteur public, 13:10
 Environnement, ministère, 12:80,84; 13:65
 Évaluation environnementale, 12:70-1; 13:49
 Évaluation environnementale, Loi canadienne, 12:78-82,84; 13:13,20, 24,36,55
 Forêts
 Exploitation forestière, 12:81-3
 Juridiction, 12:80
 Gazoduc du Yukon, 12:78
 Gestion des ressources de la vallée du Mackenzie, Loi, 13:18-9,46,74
 Gouvernement territorial du Yukon, 13:40,55-7,63-4,67-9,72
 Gwich'in, 13:40,43
 Indien du Yukon, 13:26,28
 Indiens, Loi, 13:47
 Infrastructures
 Routes, 13:55
 Inuvialuit, 13:39-40,42-3,66
 Justice, ministère, 12:78
 Kwanlin Dun First Nation
 Membres, 13:11,23-4,28-9,40-3,52
 Mines
 Autorisation et permis, 13:62
 Camp d'exploration minière, 13:8
 Concession minière, 13:55
 Infrastructures électrique, 13:51
 Juridiction, 12:80
 Klondike Placer Miners' Association, 13:11-4,48
 Permis d'utilisation des sols à des fins d'exploitation minière de catégorie 2, 12:88-9; 13:13-4
 Territoires du Nord-Ouest, 13:27,33
 Yukon Chamber of Mines, 12:83,88; 13:7,9,15,17,60,71-3
 Yukon Placer Authorization 13:12,14
 Yukon Placer Miners' Association, 13:11-2,44,47
 Yukon Placer Mining, 12:83; 13:16,44,47,49,51,53,60-1
 Nation Kaska
 Membres, 13:23,25,40-3,52
 Revendications territoriales, 13:25-6,29
 Nunavut, Loi, 13:48
 Office d'évaluation environnementale et socio-économique du Yukon, 12:71-2,74,76,83-6,89; 13:19,21-2,44,54-8,61
 Office des eaux du territoire du Yukon, 13:12,16,20
 Office national de l'énergie, 12:78; 13:56,68
 Pêches, 12:80
 Pêches et des Océans, ministère 13:12-4,49
 Pipeline de l'Alaska, 13:56
 Population, 13:7,23
 Premières nations du Yukon
 Accords transfrontaliers, 12:79; 13:25-6
 Autonomie gouvernementale, 13:25,47
 Disposition de non-dérogation, 12:78; 13:47
 Gestion des ressources, 12:73; 13:19,23,47,50-2,56-7
 Processus de consultations, 12:72,78; 13:14-5,18,31,33,35,38,48,68-9, 72
 Réclamations transfrontalières, 12:79; 13:25-6

Kyoto Protocol, Implementation of – Cont'd

- Emerging technologies – *Cont'd*
- IOGEN Corporation, 21:11
- Ready Program, 8:14
- Enbridge Gas, 20:12,23
- EnCana, 9:30,32-3; 12:60-1; 17:19
- EnerCan, 18:8,12
- Energy
- Africa, 20:15,26
- Alberta, 17:9-10,12,16,23; 18:14-5,18,22,29; 20:18-9,24,37
- Arctic, 20:16
- Bio-diesel, 21:8
- British Columbia, 17:9-10,17,23,45; 18:22-8,30-5; 20:13,18-9; 21:16
- Canadian Oil Substitution Program (COSP), 9:28
- Cleaner energy export, 9:38; 12:45,49; 17:5-6,9-10; 20:4; 21:6-7, 21-2,35
- Conversion of natural gas to hydrogen, 21:35,37,41,46
- Cost of fuel oil, 9:72; 20:21
- Cost of natural gas, 20:6-11,16,21-3
- Demand-side management programs(DSM), 17:7-8,15-6; 18:28,31,34; 20:13,20
- Deregulation, 20:25
- Ethanol, 8:11,14,17,24,31; 9:16,19-20,48,64; 12:27-30,39,43,55-7; 14:42,54; 17:21-2,45-6; 22:21
- Europe, 20:26
- Fossil fuels, 9:30,72; 10:23,26-7,47,54-6; 11:18,33,42; 12:11,22, 56,60; 18:14-5,20-1,29; 20:7; 21:7,14,20,22,28,35-7,40
- Geothermal, 12:42
- Manitoba, 18:22,29-30; 20:10; 21:26
- Methane, 14:37,39-40; 17:12,14,21; 20:8; 21:25,37
- Mexico, 20:4
- Natural gas, 9:31-2,48,51; 10:27,55; 11:16,18,33,36,42; 12:22,38, 49,60-1; 17:5-7,9-20,23-4,45; 18:14-5,17,20-1,23-5,28,30-1; 20:4-27; 21:8,14,20-2,32-7,39-42,46
- New Brunswick, 17:11,14; 18:14
- Newfoundland, 17:14,19; 18:14*; 21:26,35
- Nova Scotia, 17:5,18-20; 18:14,20; 20:12,35-7,39
- Nuclear power, 10:46-7,54; 12:38; 20:17,20; 21:14,22,27-9
- Oil sands, 9:32; 11:33; 12:37-8,47
- Ontario, 17:11,44-5; 18:10,14-6,18-20; 20:24,26
- Ontario Energy Board, 18:10,20
- Petroleum production, 20:15; 21:27-8,34-5
- Prince Edward Island, 17:6,14
- Quebec, 17:14; 18:14,19,22,31
- Russia, 20:14-5,26-7
- Saskatchewan, 14:40; 20:18
- Supply, 17:25; 20:15-7
- Tax break, 9:19-20; 17:38
- United States, 20:4-5,7,11,17,19,24-6; 21:27,35,39; 22:21
- University research, 21:33,35,38-9
- Wood, 18:17,20
- Yukon, 8:14; 17:8; 18:14; 20:14,18
- Energy efficiency
- Canada, 9:26; 11:19-21,24-7,40; 12:12-3,35-7,39; 18:6-10,12-5,18; 21:16
- Canada's Energy Efficiency Awards, 9:49-50
- Canadian Industry Program for Energy Conservation (CIPEC), 9:44 11:29-30
- Electric arc furnace, 21:10,19-20
- Electric household appliance, 11:40; 12:18,66; 14:51,53; 18:18; 21:15, 18
- EnerGuide, 14:52; 18:6-10,12-4,16,18
- Forest sector, 21:12,18-9
- Ground source heat pumps, 11:20,26-7,39,41
- Industry, 21:18-9
- Light-emitting diodes (LED), 11:20
- Office of Energy Efficiency, 9:42-3,48,57,67-9,71; 11:25-6; 12:13
- Power Smart, 12:48; 18:22-8,30,33,35; 20:13
- Power Smart program, 11:23; 12:14-6
- Public education programming, 14:51
- United States, 10:37-8,56-7; 11:23-4
- Energy Efficiency Act, 14:51
- Energy Star Program, 9:27,46-7,53,58,64,70; 12:41,64,66

Évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon - Suite

- Premières nations du Yukon - *Suite*
- Relations avec le gouvernement fédéral, 13:55,64
- Revendications territoriales, 12:69-70,86-8; 13:14,17-8,22,25-6,29-30, 32-5,54,58-9,66,69,73
- Rassembler nos forces: le plan d'action du Canada pour les questions autochtones*, 12:69
- Ressources patrimoniales, 12:75
- Revendications territoriales
- Arrêt des négociations avec le fédéral, 13:26,29-30
- Territoires du Nord-Ouest
- Mines de diamant, 13:56
- Yukon Chamber of Commerce, 13:7-8,14-5,20,44,60,68-70
- Motomarines
- Amendes, 10:9; 15:12
- American Canoe Association, 15:15
- Année internationale de l'écotourisme, 19:36-7
- Association canadienne de yachting, 15:11-2,18
- Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques (ACMPN), 14:31; 18:36,41-2
- Association canadienne du canotage récréatif, 10:6; 15:5
- Association des riverains (RAPPEL), 15:23,29
- Association mondiale du tourisme, 19:36-7
- Atlantic Marine Trades Association, 14:7
- B.C. Yachting Association, 15:19
- British Columbia Council of Yacht Clubs, 14:12
- British Columbia Marine Trades Association, 14:5-6
- Bureau de sécurité nautique, 14:19; 19:14-5,20
- Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations (CCPCA), 10:6; 15:23-5,28,34
- Code criminel, 15:12
- Collision Analysis Ltd., 14:20
- Commission canadienne du tourisme, 19:32
- Conseil consultatif maritime canadien, 10:10; 19:20
- Constitutionnelle de 1867, Loi, 14:6; 18:40; 19:8,37
- Consultation publique, 10:8-9; 14:9; 15:25-7; 19:13,18,20-1
- Council of British Columbia Yacht Clubs, 14:6
- Droit public à la navigation, 15:8,13-4
- Droits de riverains, 15:13
- Environnement, ministère, 10:13; 15:30,35; 19:20,22
- Environment Protection Agency, 10:13-4
- Esquadrilles canadiennes de plaisance, 15:11
- Fédération canadienne de la nature, 10:6
- Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations, 15:25
- Federation of Ontario Cottagers' Association (FOCA), 10:14; 15:23,26, 32,35,37
- Federation of Ontario Naturalists, 10:6
- Gendarmerie royale du Canada, 14:16; 15:27,32; 19:13,19,24,36
- Industrie de la motomarine, 10:10,12-7; 14:18,21-4; 15:6-7,13,22-3, 27,31,35; 18:39,44-9,51-3
- Komanoff Energy Associates, 14:27
- Marine marchande du Canada, Loi, 10:7; 15:12,14,22,27,29; 18:37,40, 50, 19:8,22
- Mid-Canada Marine Dealers Association Inc., 14:10
- National Recreational Boating Advisory Council, 15:8
- National Transportation Safety Board, 10:11-2; 14:21,23,27
- Navigation de plaisance
- Accès public, 19:37
- Australie, 15:28; 18:49
- Canada, 14:5-8; 15:17-8,31; 18:36-51; 19:7-24,39
- Colombie-Britannique, 14:5-6,14-6; 15:17-9,25,34; 19:12,20
- Communauté européenne, 18:49
- Conseil consultatif de la navigation de plaisance sur la côte Ouest, 14:15
- Développement économique, 19:38-9
- Éducation, 14:10,16-7,19,23; 15:5,27,29; 18:37,39,42; 19:9,14-5,19
- États-Unis, 15:30-1,35-7; 19:20,25,39
- France, 15:36
- Norvège, 15:30
- Ontario, 15:11,23-4,26,28,32-4; 19:12,35
- Provinces des Prairies, 15:24,26-7,32-4
- Québec, 15:30-1,34; 19:12
- Région de l'Atlantique, 14:8-9,17; 15:5-6,8,20,32; 19:18
- Northern Edge Algonquin Inc., 19:24-5

Kyoto Protocol, Implementation of – Cont'd

Environment Department, 8:6,21,26; 9:6,8,23; 10:49; 12:30,49,53,55, 58; 14:34,52-3; 17:28,30,46,51; 18:13; 21:34

Environmental Protection Agency (EPA), 12:50,63

Federal House in Order initiative (FHIO)

Baseline Protection Initiative, 8:33

Commercial Building Incentive Program (CBIP), 8:10,13,31; 9:40,45, 58

Departments participating, 8:7,15-6,18-9,24

Emissions associated with agricultural activities, 8:7

Emissions coming from buildings, 8:7,10,12,16,21-3,25; 9:16; 10:42-4; 12:12,35-7,39,49; 14:40; 18:17

Emissions coming from car fleets, 8:7,9,11-3,16-9,21-2,35; 12:57; 17:47; 21:45

Federal Buildings Initiative, 8:26,34-5

Greenhouse gas emissions target, 8:6,8

Industrial Building Incentive Program (IBIP), 9:45

Leadership Vehicle Initiative, 8:17-8

Purchasing and leasing equipment of Energy Star-compliant, 8:11,22

Replacement of old buildings, 8:10,12,23

Federation of Canadian Municipalities, 9:16,33,41; 14:34-8,44,46-8,50, 54; 17:37; 18:11

Finance Department, 9:41; 12:58,64-5; 17:24,33-4,36,43,53

Fisheries and Oceans Department, 11:17; 12:49

Forest2020, 12:16,24,26,35

Global warming

Permafrost melting, 12:54

Temperature increase, 9:7,36-7; 10:42-3; 12:54

Green Communities Association

Climate Action Communities, 18:10-1,13

Partnerships, 18:6,9

Role, 14:52-3; 18:5

Green Municipal Funds, 14:35,37-8

Green power

Green Power Plan, 8:30

Saskatchewan, 14:40

Solar energy, 8:28; 10:55; 11:28,39; 12:9,11,42; 21:8,20,22,27

Wind, 8:9,14,28,31; 9:16,31,63; 10:37; 11:16,28,38-9; 12:8-10,16, 39,42-3; 14:51,54; 20:20; 21:11,22,27

Wind Power Production Incentive (WPPI), 21:11

Yukon, 18:14

Greenhouse gas

Agricultural and forest sinks, 9:14-6,43; 10:50-1; 12:12,16; 18:8

Canada's emissions, 8:31-3,35; 9:10-1,15; 10:37-50; 11:18,29-34, 36-7; 12:8,11-2,14-5,17-23,38,43,46-7,58*; 14:34-9,43; 17:6,8,22, 28,31-3,38-42,47; 18:8,10-1,14,18,22,27-30,34-5; 21:6,24,33; 22:7-11

Car manufacturer, 9:24-6,29,60-1; 10:27-30,32,39,41,53-4; 11:39-40; 12:31,51,53,63-5; 14:52; 17:42; 21:36,43-5

Carbon dioxide, 8:35; 9:9-10,14-5,40; 10:30-2,37,54-6; 11:15; 21:24

Electrical appliances, 10:38,42

Emission of international carbon dioxide permits, 9:10,17-8

European Union emissions, 9:11; 11:35-6,41-2; 12:44

Fossil fuels, 9:15,30; 10:23,26,36; 17:6,22,31

Four strokes engines, 12:50

Fridge, 9:51-2

Greenhouse Gas Verification Centre, 8:33

Greenhouse Gas Technology Centre, 21:38

Information program, 10:40-1

International Test Centre for Carbon Dioxide Capture, 21:38

Landfills sites, 14:49-50

Lawn mowers, outboard motors, 9:24

Methane, 8:28

Municipal government objectives, 9:15; 14:34

National greenhouse gas inventory, 10:33-4,46

Netherlands, 11:35

Nitrous oxide, 8:28; 21:10

Oil and gas sector, 9:22

Our Energy Future: Creating a Low Carbon Economy, 17:31

Private and industrial sectors, 8:31; 9:10,15-8,21-3,35; 10:34-5,46, 53; 11:16,30-3; 12:11-2,18-9,25,32-4,36

Provinces and territories, 10:37,49-50; 12:13-7,54; 14:49

Renewable energy, 9:15; 10:46

Transportation, 9:59; 10:38,51; 14:36; 22:6-7

United Kingdom emissions, 10:45-6; 11:36

Motomarines – Suite

Ontario Federation of Cottage Associations, 15:11

Ontario Provincial Police (OPP), 15:11; 19:19

Ontario Recreational Boating Advisory Council (ORBAC), 15:8-11,22

Organisation mondiale du tourisme, 19:36-7

Outboard Marine Corporation, 14:18

Parc Algonquin, 19:25-31,35

Pêches et Océans, ministère, 10:6; 14:8,16; 15:26-7,31; 18:40; 19:8,10, 12-4,24,32

Pollution

Bruit, 10:15-6; 14:18-9,27-32; 15:9,24-33; 18:37-8,43,45

Effets sur reproduction des oiseaux et des poissons, 10:19; 14:16; 18:39,45-6

Essence non brûlée, 15:8,30

Faune, 15:5

Moteurs à deux temps, 10:12-5; 15:7,30,33,36

Moteurs à quatre temps, 15:7,33

Pouvoirs ministériels articles 6-11, 10:9; 15:14

Protection de l'environnement, Loi canadienne, 10:15,19

Protection des eaux navigables, Loi, 15:12

Provincial Association of Resort Communities of Saskatchewan (PARCS), 15:26

Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux

Absence de dispositions sur les enseignes, 15:15

Âge des conducteurs de bateau, 10:10; 15:21; 19:9

Collectivités locales, 10:7-8,15,17-20; 14:14,18-9,32; 15:5-6,8,13, 18-21,23,25-7; 18:40; 19:9,16-8,21,29,33-4

Garde côtière canadienne, 10:7,9-10,12,16,18; 14:8,12,19,23; 15:6,8, 11,16-8,26-9,31,33; 18:38-9,41-2,44,47-9; 19:8-11,14-6,24-5

Maintien de l'ordre lié aux activités récréatives sur l'eau, 18:41-2,46, 50; 19:9-10,13,19,24,36

Nuit, 15:10-1,20

Parcs, 14:33; 19:30-1,34-7

Rôle du fédéral, 10:15,17-8; 14:6,8,10,13; 15:5,15,17-8,26; 18:40; 19:8,36,39-40

Santé, ministère, 18:46

Secteur de l'écotourisme, 19:25-30,32,38,40

Sécurité

Accidents, 10:11-2,16,18; 14:11,16-7,22-8; 15:6-7,16, 24,26-7,29,33,37-8; 18:38,43-4,51; 19:14,23

Bureau de la sécurité nautique, 14:9,19

Croix-Rouge, 14:9

Fonds national pour la sécurité nautique, 18:42

Programme de sécurité nautique, 10:10

Société de sauvetage, 14:9,17; 15:12

Système de gouvernail, 14:22,24-6

Sierra Club, 10:6,14

Society of Automotive Engineers, 14:21-3

Système canadien hospitalier d'information et de recherche en prévention de traumatismes (SHIRPT), 14:24

Transports, ministère, 14:20

Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse, 10:6

United States Coast Guard, 15:17

United States Environmental Protection Agency (USEPA)

Emission regulations, 10:13-4 18:37-8

Projet de loi C-2 – Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon
Discussion, 12:69-90; 13:7-74

Projet de loi C-4 – Loi modifiant la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires
Discussion, 7:15-69

Projet de loi C-5 – Loi concernant la protection des espèces sauvages en péril au Canada
Discussion, 2:5-31; 3:7-63; 4:5-58; 5:6-73; 6:20-31
Historique, 5:32-4

Projet de loi C-9 – Loi modifiant la loi canadienne sur l'évaluation environnementale
Discussion, 16:7-41

Kyoto Protocol, Implementation of – Cont'd

Greenhouse gas – *Cont'd*
 United States emissions, 10:37-8; 11:36-8; 12:44; 17:40-2; 18:29; 21:24
 Urban development, 10:51
 Volcanoes, 9:37
 Heritage Gas, 17:18,24; 20:12
 Housing
 Canadian Home Builders Association, 9:35,62,64
 Canadian Home Insulation Program (CHIP), 9:28
 Energy efficient retrofits, 9:46,55; 10:24-5,28,39-40,53,56; 12:39,41,60,66; 17:44-6; 18:7-9,11-2,19,26; 21:9
 EnerGuide, 8:13; 9:27,44-5,47,53-6,63,65-6,70; 10:28-9,42; 11:40; 12:18; 14:52; 18:6-10,12-3,16-9
 R2000 standard, 8:10-1,13,25-7; 9:26,35-6,44,53-4,58,62,64-6,70; 10:39,48,54; 21:8
 Indian and Northern Affairs Department, 8:11; 12:58; 21:34
 Industry Department, 11:20,22,26; 12:66
 International Energy Agency, 20:11
 Interstate Natural Gas Association of America, 20:26
 Kyoto Protocol
 Australia, 11:35
 Canada's commitment and target emissions, 9:7-16,31-2,39; 10:33-53; 11:18,31,33-4,37; 12:8,11-2,14-5,17-23,38,43,46-8,58; 17:13,35,40-3,48; 18:5,8,10,18,27-8,34; 20:16; 21:8; 22:6,8,14
 Emission trading, 12:19-20,22-4,26,33-4,42; 14:37,40; 18:28,34; 21:23,26; 22:15
 History, 9:8
 Implementation, 9:9; 10:36-8,48; 12:39,62
 One-ton challenge, 9:50-2; 10:20,22-5,32-4,38,40,44-5; 11:21; 12:15,18,22-3,26-7,52; 14:36-8,52-3; 17:8,25,45-6; 18:8,18; 21:5-6,9,12-3,17
 Provinces, 12:20-2,59; 18:27-8
 Purchases of international trading units, 10:35-6,52; 12:19-20,22-4,26,33-4,42
 Russia, 9:8,38; 10:52; 12:43,62-3; 22:14
 United States, 9:9-11; 10:37-8; 11:31,35,37-9; 17:40-2
 Mackenzie Valley Pipeline, 17:8-9
 Maritime Northeast Pipeline, 17:24
 Model National Energy Code for Buildings (MNECB), 9:45
 Nanotechnology
 Lightyear Technologies, 21:10
 National Defence Department, 8:11,22,24,34-5; 12:57
 National Energy Board (NEB), 11:14-5; 12:14; 17:31; 20:11
 National Research Council, 9:46
 National Roundtable on the Environment and the Economy
 Program on governance and sustainability, 17:31-2,40-1,44,51-4
 Role, 17:26-7,29,44,50-3
 Natural Resources Department, 8:6,10,12-3,16,19; 9:6,14,39,45,48,62,72; 11:14-5,19,21-2,24-5,27,30; 12:10,28,55,58,60,66; 14:51-3; 17:7,16; 18:7; 21:15,34; 22:7,13,16,24
 Office of the Auditor General of Canada, role, 22:5,9,15-8,20
 Pacific Gas and Electric, 17:16
 Panel on Energy Research and Development, 14:52
 Pembina Institute for Appropriate Development, 10:33,44,49
 Pesticides
 Pesticide Free Natural Program, 18:6
 Restrictions of spraying, 14:47-8
 Pollution prevention
 Watershed planning, 14:36,48
 Privy Council Office, 10:36-7,49
 Public Works and Government Services Department, 8:19,22-3,26,29; 12:51,58
 Recycling industry
 Aluminium cans, 10:32-3
 Blue box, 22:10-1,19
 Financial difficulties, 14:43
 Royal Canadian Mounted Police (RCMP), 12:57
 Stantec Global Technologies, 21:10
 Statistics Canada, 17:28-30
 Sustainable Development Strategy, 22:20
 Sustainable Development Technology Canada (SDTC), 9:16,19-20; 12:10
 Technology Partnerships Canada, 9:20; 12:40; 14:52

Projet de loi C-14 – Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts
 Discussion, 6:13-20

Projet de loi C-42, Loi sur la protection de l'environnement en Antarctique
 Discussion, 19:42-60

Projet de loi S-10 – Loi sur les motomarines
 Discussion, 10:6-20; 14:5-33; 15:5-38; 18:36-53; 19:8-42

Protection des espèces sauvages

Accord de Kyoto, 2:7,29
 Affaires indiennes et du Nord canadien (AINC), 3:58,60-1; 5:58,60-1
 Aires marines de conservation, Loi sur, 2:5; 5:65
 Arctic Wildlife Refuge
 Faune, 2:26-7
 Association canadienne de l'immeuble, 5:6,8,13,23
 Association des produits forestiers du Canada, 3:34,38-9; 5:18
 Association minière du Canada, 3:34,39; 5:18
 Biodiversité, 4:11,17
 Bonne intendance et science
 Création d'un fonds national de financement de l'intendance, 5:16,30,73
 Programme d'intendance complémentaire pour l'habitat, 3:8; 4:41; 5:16,30
 Programme de conservation et de gérance de l'habitat, 2:9-10,13,3:19-21,27; 5:50
 Canadian Cattlemen's Association, 5:8-9,12-3,23
 Code criminel, 4:16,21,45-6,48,50; 5:37-8
 Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), 2:11-2,17; 3:7,11,22,46,51,54; 4:23,27,38,43,50; 5:20,22,25-7,36,42,63-4,69
 Conseil autochtone national, 5:24,49
 Consultation et collaboration
 Agriculteurs, éleveurs, 2:8-9,11,14,16,20-2; 3:15,45-6,49,57-9; 4:18; 5:9-11
 Assemblée des premières nations, 3:52,55,58
 Chasseurs, 3:22,47,49
 Décision Delgamuukw, 3:53-4
 Okanagan Nation Alliance, 3:49-61
 Organisations autochtones, 2:8-9,12-3; 3:9,22-3,49-60; 4:29-30
 Pêcheurs, 2:8; 3:51
 Provinces et territoires, 2:14; 3:9,12-5; 4:18,24
 Revendications territoriales, 3:23,56-7; 4:29-30; 6:26
 Traité Oregon, 3:52-3
 Travailleurs des entreprises de l'industrie des ressources, 2:8,14
 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 2:24-5; 3:14
 Convention sur la biodiversité, 4:9,36; 5:38
 Destruction de l'habitat
 Perte de la faune et de la flore, 3:23-4,46; 4:36
 Ressources halieutiques, 3:13-4
 Diligence raisonnable, 2:23; 5:9
 Disposition de non-dérégation
 Charte des droits et libertés, 4:28,32 6:20,26
 Constitutionnelle, Loi, 1982, 4:28,32; 5:46,49,58,60,66-9; 6:22-3,27-9
 Législation fédérale, 5:44-7,51,58,60-1,64; 6:20-7
 Droits ancestraux et issus de traités, des peuples autochtones du Canada, 4:29,34-5; 5:46,49,64-9; 6:20,22-4,26-9
 Droits de propriété
 Protection, 5:6-7,13
 Eau du Nunavut, Loi, 5:39; 6:26
 Environnement, ministère, 2:11,17,21; 3:19,38,42,44,51,55-7; 4:25,34-5,39; 5:7,58-9
 Espèces en voie de disparition
 Activité humaine, 5:14-5,41,43
 Caribou des forêts, 2:26; 4:39
 Chouette tachetée du Nord, 4:37-42,43,49-50,52-3*
 Oiseaux migrateurs, 5:17-9
 Espèces sauvages au Canada, Loi, 3:7; 4:16,39; 5:19-20
 Espèces sauvages en péril, Loi, 2:10; 3:7-8,11,22,32-4,37-42,50-3,61
 Expropriation, Loi, 3:16-7; 4:14
 Évaluation environnementale, Loi canadienne, 3:11; 4:39; 5:19,39
 Fédération canadienne de la faune, 3:30,39

Kyoto Protocol, Implementation of – Cont'd

- TransCanada Corp., 17:13
- TransCanada PipeLines Limited, 17:9,11
- Transport
 - Fuel efficiency, 9:47-9,64,67; 10:39-40; 12:39,63-5; 21:9,18
 - Fuel tax, 21:15
 - Infrastructural investment, 10:47-8; 11:41; 14:36,41,45; 17:32,38,47, 49
- Transport Department, 12:63; 22:7-8,10
- Treasury Board, 8:14-5; 9:33,59; 12:58; 17:43
- United Nations Framework Convention of Climate Change, 9:21,26; 11:18; 12:43
- United States Strategic Petroleum Reserve (SPR), 20:11-2
- Urban transportation
 - Active and Safe Routes to Schools, 22:23
 - Bicycles, 22:10
 - EcoPass, 8:14-5; 12:53*
 - Employer-provided transit passes 9:59-60
 - Halifax, 10:25
 - Investments in public infrastructure, 10:35; 11:41; 12:68-9; 17:32,38, 47,49
 - Off Ramp program, 22:9,12-3,23
 - Turn it Off program, 22:12,23,25
 - United States, 10:38; 12:67
 - Vancouver, 10:26
- Waste management, 14:37,39-40,44
- Wastewater treatment plants
 - Energy efficiency, 14:46
- Wetlands, 17:35-6
- World Bank's Prototype Carbon Fund, 9:16
- World Meteorological Organization, 10:42

Nuclear Safety and Control Act

- Cameco Corporation, 7:38-42,44-5,53-4
- Campaign for Nuclear Phaseout, 7:57,64
- Canadian Nuclear Association, 7:32-4,37
- Canadian Nuclear Safety Commission
 - Licensing nuclear facilities, 7:15,17-9,24,29-31,36,43-4,56
 - Mandate, 7:15,21,29,33,41,55
 - Public hearings on nuclear contamination, 7:15-6,58,66-7
- Coal plants, 7:64-6
- Companies with nuclear operations
 - AmerGen Energy, 7:44,46
 - British Energy, 7:26,30,44-5,47-50,54-5,63
 - Bruce Nuclear, 7:27,35,59
 - Bruce Power, 7:17,19-21,24-6,30-1,35-7,39-40,42-53,55-6,59-61,63, 65
 - Financing, 7:16-7,19-20,23,30-31,36-7,40-5,47-51,53,55,61,66
 - Long-term lease with private sector company, 7:19,46
 - Private ownership of nuclear power plants, 7:21,23,33,36
- Financial institutions
 - Liability on lenders, 7:16-20
- MDS Nordion, 7:19,35
- Natural Resources Department, 7:20,22,25,29
- New Brunswick Power Corporation, 7:35-7
- Nuclear Energy Insurance League (NEIL), 7:51,56
- Nuclear industry
 - Electricity production, 7:18,41
 - Liability for remediation of environmental contamination, 7:33-4,58-9, 61-2,66-8
 - Nuclear plant closures, 7:57,64
 - Ontario, 7:17,19-21,24-6,30-1,35-7,39-40,42-53,56,59-61,63-6
 - Operating nuclear reactors around the world, 7:37,42,57,59
 - Point Lepreau nuclear plant, closing or reopening 7:23,57,65
 - United Kingdom, 7:49,54,56
 - United States, 7:42,50-1,54,56
- Nuclear Liability Act, 7:27,60,62-3,66-7
- Nuclear Waste Act, 7:18
- Ontario Municipal Employees Retirement System (OMERS), 7:40,53
- Ontario Power Generation, 7:35,46,51-3
- TransCanada Pipelines Limited, 7:40,53
- Uranium
 - Canada, 7:41,55
 - Mining and processing, 7:39,55

Protection des espèces sauvages – Suite

- Fédération canadienne de la nature, 3:31,36
- Gestion de la faune
 - Terres domaniales, 2:27
- Groupe de travail sur les espèces en péril (SARWIG), 3:31-5,42
- Indemnités
 - Cas d'expropriation, 5:23,48
 - Chasseurs, 3:48; 5:62; 6:24
 - Espèces en voie de disparition ou menacées sur le territoire domaniale, 3:11-2
 - Fermiers, éleveurs de bétail 3:17-8,57-8; 4:13-5; 5:9-10
 - Programme de rétablissement, 3:17,62
 - Propriétaires fonciers, 5:30-1,51,61-2
 - Règlements, 3:24-7,48
 - Seuils d'admissibilité, 2:13,20,22; 3:15-7; 5:7-8
- Infraction contre le bien-être public
 - Infraction de responsabilité stricte, 4:16,20-1,25
 - Présomption d'innocence, 4:19-20
- Interprétation, Loi, 2:24; 4:28-9
- Justice, ministère, 2:5-7; 4:19,28,32-5; 5:47,51,54,57-60,64-6,68; 6:28
- Land Resource Partnership, 4:5,9
- Océans, Loi, 2:24; 3:12
- Oiseaux migrateurs, Loi, 4:16; 5:29-30
- Oiseaux migrateurs, Loi sur la convention concernant, 3:7,43; 4:21,26; 5:22,52,55,57
- Ontario Property and Environmental Rights Alliance, 4:6,10
- Patrimoine canadien, ministère, 3:8,11
- Pêches, Loi sur les, 2:23; 3:8,28; 4:16,21-2; 5:18,29,37-8,43
- Pêches et des Océans, ministère, 2:25; 3:8,11,13,21-2,60
- Protection de l'habitat
 - Alberta, 4:9,12,15,52
 - Béluga, baleine noire, baleine boréale, 3:35,45,47; 5:15,21,62-4; 6:24
 - Caribous de montagne, 2:16; 3:45; 4:43,47
 - Caribous de Perry, 3:35,45
 - Caribous des forêts, 2:17; 3:43,45; 4:43,47
 - Chevêche des terriers, 4:12,18-22; 5:53,72
 - Chouette tachetée du Nord, 4:37-43,49-50,52-3,56
 - Colombie-Britannique, 4:38-40,42,44-5,47,52-3,56
 - Espèces aquatiques, 3:7,9-11,43
 - Espèces transfrontalières, 4:43,46,48; 5:26-7,52
 - Expropriation de terres, 4:13-4
 - Habitat essentiel, Art.2, 5:22-3
 - Interdiction d'abattage direct d'espèces en voie de disparition ou menacées sur le territoire domaniale, 3:43-5; 5:16
 - Manitoba, 4:52-3
 - Martres d'Amérique, 3:38,43; 5:17,21
 - Nouvelle-Écosse, 4:45,51,57
 - Oiseaux migrateurs, 3:7,9-10,34,36; 4:12,18-21,27; 5:16-8,25,28-30, 34,36,38,51-2,54-6
 - Organisations autochtones, 3:21,23
 - Ours brun, 3:43; 4:47; 5:21,52-3
 - Programme de rétablissement des stocks de saumons en Colombie-Britannique, 3:51
 - Protection du gouvernement fédéral sur le territoire domaniale en cas de dommage causé à la propriété, Art.32,33,34,35, 2:15; 4:48; 5:22-3
 - Renard véloce, 4:15,43
 - Responsabilité fédérale, 2:18-20; 3:29-30,32; 4:6,43-6,52,54; 5:18-9, 27,33-4,36,39,53-6
 - Responsabilité provinciale, 2:18-9; 3:26,28-30; 4:43,51-2,54,56; 5:19-21,36,42-3,56
 - Responsabilités et droits des propriétaires fonciers, 4:10-3; 5:23,50, 71-2
 - Terres agricoles, 4:12-5,17,20
- Protection des espèces animales ou végétales, Loi sur la, 4:16,26
- Protection environnementale, Loi canadienne (LCPE), 3:28; 4:16,25-6, 39; 5:37-8
- Ressources en eau du Canada, Loi, 4:39; 5:19
- Sierra Legal Defence Fund, 4:47,51; 5:21-6,31-2,40
- Sociétés d'exploitation forestière et minière, 4:41-2,53,56; 5:43,51
- Western Canada Wilderness Committee, 4:35,49,52
- Zone économique exclusive (ZEE), 2:24; 3:12-4

Personal watercraft

Algonquin Park, 19:25-31,35
 American Canoe Association, 15:15
 Atlantic Marine Trades Association, 14:7
 B.C. Yachting Association, 15:19
Boating
 Atlantic Canada, 14:8-9,17; 15:5-6,8,20,32; 19:18
 Australia, 15:28; 18:49
 British Columbia, 14:5-6,14-6; 15:17-9,25,34; 19:12,20
 Canada, 14:5-8; 15:17-8,31; 18:34-51; 19:7-24,39
 Economic development, 19:38-9
 Education, 14:10,16-7,19,23; 15:5,27,29; 18:37,39,42; 19:9,14-5,19
 European Community, 18:49
 France, 15:36
 Norway, 15:30
 Ontario, 15:11,23-4,26,28,32-4; 19:12,35
 Prairie Provinces, 15:24,26-7,32-4
 Public access, 19:37
 Quebec, 15:30-1,34; 19:12
 Recreational Boating Advisory Council on the West Coast, 14:15
 United States, 15:30-1,35-7; 19:20,25,39
Boating restriction regulations
 Age of boat operators, 10:10; 15:21; 19:9
 Canadian Coast Guard, 10:7,9-10,12,16,18; 14:8,12,19,23; 15:6,8,11,16-8,26-9,31,33; 18:38-9,41-2,44,47-9; 19:8-11,14-6,24-5
 Federal role, 10:15,17-8; 14:6,8,10,13; 15:5,15,17-8,26; 18:40; 19:8,36,39-40
 Lack of provisions on signage, 15:15
 Local municipalities, 10:7-8,15,17-20; 14:14,18-9,32; 15:5-6,8,13,18-21,23,25-7; 18:40; 19:9,16-8,21,29,33-4
 Marine recreational policing, 18:41-2,46,50; 19:9-10,13,19,24,36
 Nighttime, 15:10-1,20
 Parks, 14:33; 19:30-1,34-7
 British Columbia Council of Yacht Clubs, 14:12
 British Columbia Marine Trades Association, 14:5-6
 Canada Shipping Act, 10:7; 15:12,14,22,27,29; 18:37,40,50; 19:8,22
 Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations (CCPCA), 10:6; 15:23-5,28,34
 Canadian Environmental Protection Act, 10:15,19
 Canadian Hospitals Inquiry Injury Reporting and Prevention Program, (CHIRPP), 14:24
 Canadian Power and Sail Squadrons, 15:11
 Canadian Marine Advisory Council, 10:10; 19:20
 Canadian Marine Manufacturers Association (CMAA), 14:31; 18:36,41-2
 Canadian Nature Federation, 10:6
 Canadian Recreational Canoeing Association, 10:6; 15:5
 Canadian Tourism Commission, 19:32
 Canadian Yachting Association, 15:11-2,18
 Collision Analysis Ltd., 14:20
 Constitution Act of 1867, 14:6; 18:40; 19:8,37
 Council of British Columbia Yacht Clubs, 14:6
 Criminal Code, 15:12
 Ecotourism industry, 19:25-30,32,38,40
 Environment Department, 10:13; 15:30,35; 19:20,22
 Federation of British Columbia Cottage Owners and Associations, 15:25
 Federation of Ontario Cottagers' Association (FOCA), 10:14; 15:23,26,32,35,37
 Federation of Ontario Naturalists, 10:6
 Fines, 10:9; 15:12
 Fisheries and Oceans Department, 10:6; 14:8,16; 15:26-7,31; 18:40; 19:8,10,12-4,24,32
 Health Department, 18:46
 International Year of Ecotourism, 19:36-7
 Komanoff Energy Associates, 14:27
 Mid-Canada Marine Dealers Association Inc., 14:10
 Ministerial powers, Clauses 6-11, 10:9; 15:14
 National Recreational Boating Advisory Council, 15:8
 National Transportation Safety Board, 10:11-2; 14:21,23,27
 Navigable Waters Protection Act, 15:12
 Northern Edge Algonquin Inc., 19:24-5
 Office of Boating Safety, 14:19; 19:14-5,20
 Ontario Federation of Cottage Associations, 15:11
 Ontario Provincial Police (OPP), 15:11; 19:19

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre

Affaires indiennes et du Nord canadien, ministère, 8:11; 12:58; 21:34
 Agence d'efficacité énergétique du Québec, 9:58
 Agence internationale de l'énergie, 20:11
 Agriculture et Agroalimentaire, ministère, 12:30,58
 Alliance canadienne sur les piles à combustibles dans les transports (ACPCT), 22:7,13,22
 Association canadienne de l'électricité (ACE), 11:14-5,18-9,22,25; 12:14
 Association canadienne des membres des tribunaux d'utilité publique (CAMPUT), 11:22
 Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, 20:26
 Association canadienne du gaz, 17:5-6; 20:4,9,26
 B.C. Hydro
 Power Smart, 18:22
 Bioéconomie, 14:42-3
 Biotechnologie, 21:7
 Budget 2003, 9:19-20
 Bureau canadien des économies d'énergies et des énergies renouvelables, 9:61,63
 Bureau du Conseil privé, 10:36-7,49
 Bureau du vérificateur général du Canada, rôle, 22:5,9,15-8,20
 Canards Illimités, 17:36
 Carburants de remplacement, Loi, 8:17-8
 Chambre de commerce du Canada (CCC), 11:29,31; 12:14
Changement climatique
 Développement durable, 12:8; 17:37,43-4,51-2,54; 22:20
 Éducation du public, 9:67; 21:14
 Entreprises, 9:50
 Fondation canadienne pour les sciences du climat et de l'atmosphère (FCSCA), 9:16,19-20; 12:10,39
 Fonds canadien de développement pour le changement climatique, 9:16
 Fonds d'action pour le changement climatique, 9:16,33; 14:52
 Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GEIC), 9:7; 10:42
 Industrie, 9:50
 Mesures volontaires et Registre (MVR), programme, 8:8,34; 11:16-7,29
 Partenaires pour la protection du climat (PPC), 14:34-5,37-8,49
 Plan du Canada sur les changements climatiques, 10:37,40-1,46; 12:8,13,21,23,25,39,43,47,66-7; 14:37; 22:6-7,19,22,24
 Projets de sensibilisation à l'échelle régionale, 9:50-2
 Provinces et territoires, 9:50,58,67; 12:7,40-2,54; 22:10-1,18-9,24
 Secrétariat du changement climatique, 9:6; 10:36,49; 22:18
 Technologies à long terme, 12:8-9
 Viabilité urbaine, 17:32,39-40,49-50
 Coalition canadienne de l'énergie géothermique, 11:22
 Code modèle national de l'énergie pour les bâtiments (CMNÉB), 9:45
 Conference Board du Canada, 17:49
 Conseil canadien des chefs d'entreprise (CCCE), 11:29,32
 Conseil du Trésor, 8:14-5; 9:33,59; 12:58; 17:43
 Conseil national de recherche, 9:46
 Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, 9:21,26; 11:18; 12:43
 Défense nationale, ministère, 8:11,22,24,34-5; 12:57
 DELCAN, 21:11
 Dofasco, 21:18,20
Efficacité énergétique
 Appareil électroménager, 11:40; 12:18,66; 14:51,53; 18:18; 21:15,18
 Canada, 9:26; 11:19-21,24-7,40; 12:12-3,35-7,39 18:6-10,12-5,18; 21:16
 Diode électroluminescente (DEL), 11:20
 Efficacité énergétique, Loi, 14:51
 ÉnerGuide, 14:52; 18:6-10,12-4,16,18
 États-Unis, 10:37-8,56-7; 11:23-4
 Fours électriques à arc, 21:10,19-20
 Industrie, 21:18-9
 Office de l'efficacité énergétique, 9:42-3,48,57,67-9,71; 11:25-6; 12:13
 Pompes à chaleur géothermique, 11:20,26-7,39,41
 Power Smart, 12:48; 18:22-8,30,33,35; 20:13
 Prix d'efficacité énergétique du Canada, 9:49-50

Personal watercraft – Cont'd

Ontario Recreational Boating Advisory Council (ORBAC), 15:8-11, 22

Personal watercraft industry, 10:10,12-7; 14:18,21-4; 15:6-7,13, 22-3,27,31,35; 18:39,44-9,51-3

Pollution

Damage to nesting birds and fish, 10:19; 14:16; 18:39,45-6

Four stroke engines, 15:7,33

Noise, 10:15-6; 14:18-9,27-32; 15:9,24-33; 18:37-8,43,45

Two-stroke engine, 10:12-5; 15:7,30,33,36

Unburned gasoline, 15:8,30

Wildlife, 15:5

Provincial Association of Resort Communities of Saskatchewan (PARCS), 15:26

Public consultations, 10:8-9; 14:9; 15:25-7; 19:13,18,20-1

Public right of navigation, 15:8,13-4

Right of shore dwellers, 15:13

Royal Canadian Mounted Police, 14:16; 15:27,32; 19:13,19,24,36

Safety

Accidents, 10:11-2,16,18; 14:11,16-7,22-8; 15:6-7,9,16,24,26-7, 29,33,37-8; 18:38,43-4,51; 19:14,23

Boating safety program, 10:10

Lifesaving Society, 14:9,17; 15:12

Marine Office of Boating Safety, 14:9,19

National fund for boating safety, 18:42

Red Cross, 14:9

Rudder system, 14:22,24-6

Sierra Club, 10:6,14

Society of Automotive Engineers, 14:21-3

Transport Department, 14:20

Union of Municipalities of Nova Scotia, 10:6

United States Coast Guard, 15:17

United States Environmental Protection Agency (USEPA)

Emission regulations, 10:13-4 18:37-8

Waterfront Property Owners Association (RAPPEL), 15:23,29

World Tourism Organization, 19:36-7

Protection of wildlife species

Aboriginal and treaty rights of aboriginal people of Canada, 4:29,34-5; 5:46,49,64-9; 6:20,22-4,26-9

Arctic Wildlife Refuge

Wildlife, 2:26-7

Biodiversity, 4:11,17

Biodiversity Convention, 4:9,36; 5:38

Canada Water Act, 4:39; 5:19

Canada Wildlife Act, 3:7; 4:16,39; 5:19-20

Canadian Cattlemen's Association, 5:8-9,12-3,23

Canadian Environmental Assessment Act (CEPA), 3:11; 4:39; 5:19,39

Canadian Environmental Protection Act, 3:28; 4:16,25-6,39; 5:37-8

Canadian Heritage Department, 3:8,11

Canadian Nature Federation, 3:31,36

Canadian Real Estate Association, 5:6,8,13,23

Canadian Wildlife Federation, 3:30,39

Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC), 2:11-2,17; 3:7,11,22,46,51,54; 4:23,27,38,43,50; 5:20,22,25-7,35, 41-2,63-4,69

Compensation

Endangered or threatened species on federal land, 3:11-2

Expropriation cases, 5:23,48

Farmers, cattle producers 3:17-8,57-8; 4:13-5; 5:9-10

General compensation, 2:13,20,22; 3:15-7; 5:7-8

Hunters, 3:48; 5:62; 6:24

Landowners compensation, 5:30-1,51,61-2

Recovery strategy, 3:17,62

Regulations, 3:24-7,48

Consultation and cooperation

Aboriginal organizations, 2:8-9,12-3; 3:9,22-3,49-60; 4:29-30

Assembly of First Nations, 3:52,55,58

Delgamuukw Decision, 3:53-4

Farmers, ranchers, 2:8-9,11,14,16,20-2; 3:15,45-6,49,57-9; 4:18; 5:9-11

Fishermen, 2:8; 3:51

Hunters, 3:22,47,49

Land claims, 3:23,56-7; 4:29-30; 6:26

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre – Suite**Efficacité énergétique – Suite**

Programme d'économies d'énergie dans l'industrie canadienne (PEEIC), 9:44; 11:29-30

Programme de sensibilisation du public, 14:51

Programme ÉnerSage, 11:23; 12:14-6

Secteur du pétrole et du gaz, 21:12

Secteur forestier, 21:12,18-9

Enbridge Gas, 20:12,23

EnCana, 9:30,32-3; 12:60-1; 17:19

EnerCan, 18:8,12

Énergie

Afrique, 20:15,26

Alberta, 17:9-10,12,16,23; 18:14-5,18,22,29; 20:18-9,24,37

Approvisionnement, 17:25; 20:15-7

Arctique, 20:16

Biodiesel, 21:8

Bois, 18:17,20

Colombie-Britannique, 17:9-10,17,23,45; 18:22-8,30-5; 20:13,18-9; 21:16

Combustibles fossiles, 9:30,72; 10:23,26-7,47,54-6; 11:18,34,42; 12:11,22,56,60; 18:14-5,20-1,29; 20:7; 21:8,14,20,22,28,35-7, 40

Commission de l'énergie de l'Ontario, 18:10,20

Construction d'un pipeline de dioxyde de carbone, 9:40

Crédit d'impôt, 9:19-20; 17:38

Déréglementation, 20:25

Énergie nucléaire, 10:46-7,55; 12:38; 20:17,20; 21:14,22,27-9

États-Unis, 20:4-5,7,11,17,19,24-6; 21:27,35,39; 22:21

Éthanol, 8:11,14,17,24,31; 9:16,19-20,48,64; 12:27-30,39,43,55-7; 14:42,54; 17:21-2,45-6; 22:21

Europe, 20:26

Exportation d'énergie propre, 9:38; 12:45,49; 17:5-6,9-10; 20:4; 21:6-7,21-2,35

Gaz naturel, 9:31-2,48,51; 10:27,55; 11:16,18,34,36,42; 12:22,38, 49,60-1; 17:5-7,9-20,23-4,45; 18:14-5,17,20-1,23-5,30-1; 20:4-27; 21:8,14,20-2,32-7,39-42,46

Géothermie, 12:42

Gestion axée sur la demande (GAD), 17:7-8,15-6; 18:28,31,34; 20:13, 20

Île-du-Prince-Édouard, 17:6,14

Manitoba, 18:22,29-30; 20:10; 21:26

Méthane, 14:37,39-40; 17:12,14,21; 20:8; 21:25,37

Mexique, 20:4

Nouveau-Brunswick, 17:11,14; 18:14

Nouvelle-Écosse, 17:5,18-20; 18:14,20; 20:12,35-7,39

Ontario, 17:11,44-5; 18:10,14-6,18-20; 20:24,26

Prix du gaz naturel, 20:6-11,16,21-3

Prix du mazout, 9:72; 20:21

Production pétrolière, 20:15; 21:27-8,34-5

Programme canadien de remplacement du pétrole, 9:28

Québec, 17:14; 18:14,19,22,31

Recherche universitaire, 21:33,35,38-9

Russie, 20:14-5,26-7

Sables bitumineux, 9:32; 11:33; 12:37-8,47

Saskatchewan, 14:40; 20:18

Terre-Neuve, 17:14,19; 18:14; 21:26,35

Transformation du gaz naturel en hydrogène, 21:35,37,41,46

Yukon, 8:14; 17:8; 18:14; 20:14,18

Énergie électrique

Charbon, 8:29; 9:43; 11:37-8,42; 17:18; 18:14-5,20-1,29-30; 21:39

Consommation d'électricité, 11:14-5,19; 18:14-5

Coût, 18:14; 20:21

Déréglementation, 20:25

Gaz naturel, 9:43; 11:36,42; 18:14-5,20-1,23-5,28,30-1; 20:13,17, 19-21

Hydrogène, 21:43

Projets hydroélectriques, 10:47; 12:8,48-9; 18:23-4,30; 21:8,10

Réduire le prix des compteurs électroniques, 11:22,26,29

Utilités publiques, 11:24-5,27-8

Énergie verte

Encouragement à la production d'énergie éolienne (EPÉE), 21:11

Éolienne, 8:9,14,28,31; 9:16,31,63; 10:37; 11:16,28,38-9; 12:8-10, 16,39,42-3; 14:51,54; 20:20; 21:11,22,27

Plan de l'énergie verte, 8:30

Protection of wildlife species – *Cont'd*

Consultation and cooperation – *Cont'd*
 Okanagan Nation Alliance, 3:49-61
 Oregon Treaty, 3:52-3
 Provincial and territorial, 2:14; 3:9,12-5; 4:18,24
 Workers of resource companies, 2:8,14
 Criminal Code, 4:16,21,45-6,48,50; 5:37-8
 Destruction of habitat
 Fauna and flora loss, 3:23-4,46; 4:36
 Fishing resources, 3:13-4
 Due diligence, 2:23; 5:9
 Endangered species
 Human activity, 5:14-5,41,43
 Migratory birds, 5:17-9
 Mountain caribou, 2:26; 4:39
 Northern spotted owl, 4:37-42,43,49-50,52-3
 Environment Department, 2:11,17,21; 3:19,38,42,44,51,55-7; 4:25, 34-5,39; 5:7,58-9
 Exclusive economic zone (EEZ), 2:24; 3:12-4
 Expropriations Act, 3:16-7; 4:14
 Fisheries Act, 2:23; 3:7,28; 4:16,21-2; 5:18,29,37-8,43
 Fisheries and Oceans Department, 2:24; 3:8,11,13,21-2,60
 Forest and mining corporations, 4:41-2,53,56; 5:43,51
 Forest Products Association of Canada, 3:34,38-9; 5:18
 Habitat protection
 Aboriginal organizations, 3:21,23,
 Agricultural land, 4:12-5,17,20
 Alberta, 4:9,12,15,52
 Aquatic species, 3:7,9-11,43
 Beluga whale, bowhead, right whale, 3:35,45,47; 5:15,21,62-4; 6:24
 British Columbia, 4:38-40,42,44-5,47,52-3,56
 Burrowing owl, 4:12,18-22; 5:53,72
 Critical habitat, Clause 2, 5:22-3
 Expropriation of lands, 4:13-4
 Federal responsibility, 2:18-20; 3:29-30,32; 4:6,43-6,52,54; 5:18-9, 27,33-4,36,39,53-6
 Grizzly bear, 3:43; 4:47; 5:21,52-3
 Landowners responsibilities and rights, 4:10-3; 5:23,50,71-2
 Manitoba, 4:52-3
 Marbled murrelet, 3:38,43; 5:17,21
 Migratory birds, 3:7,9-10,34,36; 4:12,18-21,27; 5:16-8,25,28-30,34, 36,38,51-2,54-6
 Mountain caribou, 2:16; 3:45; 4:43,47
 Northern spotted owl, 4:37-43,49-50,52-3,56
 Nova Scotia, 4:45,51,57
 Perry caribou, 3:35,45
 Prohibition of direct killing of endangered or threatened species on
 federal land, 3:43-5; 5:16
 Protection by federal government on federal land with respect to
 damaging or destroying residences Clause 32,33,34,35, 2:15;
 4:48; 5:22-3
 Provincial responsibility, 2:18-9; 3:26,28-30; 4:43,51-2,54,56;
 5:19-21,36,42-3,56
 Recovery of salmon stocks in British Columbia, 3:51
 Swift fox, 4:15,43
 Transboundary species, 4:43,46,48; 5:26-7,52
 Woodland caribou, 2:17; 3:43,45; 4:43,47
 Indian and Northern Affairs Department (DIAND), 3:58,60-1; 5:58,60-1
 Interpretation Act, 2:24; 4:28-9
 Justice Department, 2:5-7; 4:19,28,32-5; 5:47,51,54,57-60,64-6,68;
 6:28
 Kyoto Agreement, 2:7,29
 Land Resource Partnership, 4:5,9
 Logging and mining corporations, 4:41-2,53,56; 5:43,51
 Marine Conservation Act, 2:5; 5:65
 Migratory Birds Act, 4:16; 5:29-30
 Migratory Birds Convention Act, 3:7,43; 4:21,26; 5:22,52,55,57
 Mining Association of Canada, 3:34,39; 5:18
 National Aboriginal Council, 5:24,49
 Non-derogation clause
 Charter of Rights, 4:28,32; 6:20,26
 Constitution Act, 1982, 4:28,32; 5:46,49,58,60,66-9; 6:22-3,27-9
 Federal legislation, 5:44-7,51,58,60-1,64; 6:20-7
 Nunavut Water Bill, 5:39; 6:26
 Oceans Act, 2:24; 3:12

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre - *Suite*

Énergie verte- *Suite*
 Saskatchewan, 14:40
 Solaire, 8:28; 10:55; 11:28,39; 12:9,11,43; 21:8,20,22,27
 Yukon, 18:14
 Energy Star Program, 9:27,46-7,53,58,64,70; 12:41,64,66
 Environnement, ministère, 8:6,21,26; 9:6,8,23; 10:49; 12:30,49,53,55,
 58; 14:34,52-3; 17:28,30,46,51; 18:13; 21:34
 Environmental Protection Agency (EPA), 12:50,63
 Fédération canadienne des municipalités, 9:16,33,41; 14:34-6,38,44,
 46-8,50,54; 17:37; 18:11
 Finances, ministère, 9:41; 12:58,64-5; 17:24,33-4,36,43,53
 Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement
 durable, 12:39
 Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, 14:37,41,45-6
 Fonds municipaux verts, 14:35,37-8
 Fonds prototype pour le carbone et la Banque mondiale, 9:16
 Forêts 2020, 12:16,24,26,35
 Gaz à effet de serre
 Appareil électroménager, 10:38,42
 Centre de vérification des gaz à effet de serre, 8:33
 Constructeur de véhicules automobiles, 9:24-6,29,61; 10:27-30,32,39,
 41,53-4; 11:39-40; 12:31,51,53,63-5; 14:52; 17:42; 21:36,43-5
 Développement urbain, 10:51
 Dioxyde de carbone, 8:35; 9:9-10,14-5,40; 10:30-2,37,54-6; 11:15;
 21:24
 Émissions de l'Union européenne, 9:11; 11:35-6,41-2; 12:44
 Émissions des États-Unis, 10:37-8; 11:36-8; 12:44; 17:40-2; 18:29;
 21:24
 Émissions du Canada, 8:31-3,35; 9:10-1,15; 10:37-50; 11:18,29-34,
 36-7; 12:8,11-2,14-5,17-23,38,43,46-7,58; 14:34-9,43; 17:6,8,22,
 28,31-3,38-42,47; 18:8,10-1,14,18,22,27-30,34-5; 21:6,24,33;
 22:7-11
 Émissions du Royaume-Uni, 10:45-6; 11:36; 12:44; 17:31
 Greenhouse Gas Technology Centre, 21:38
 Hollande, 11:35
 International Test Centre for Carbon Dioxide Capture, 21:38
 Inventaire national des gaz à effet de serre, 10:33-4,46
 Lieux d'enfouissement, 14:49-50
 Méthane, 8:28
 Moteurs à quatre temps, 12:50
 Objectifs des gouvernements municipaux, 9:15; 14:34
Our Energy Future: Creating a Low Carbon Economy, 17:31
 Oxyde nitreux, 8:28; 21:10
 Permis internationaux d'émission du dioxyde de carbone, 9:10,17-8
 Programmes de sensibilisation publique, 10:40-1
 Provinces et territoires, 10:37,49-50; 12:13-7,54; 14:49
 Puits agricoles et forestiers, 9:14-6,43; 10:50-1; 12:12,17; 18:8
 Réfrigérateur, 9:51-2
 Secteur des hydrocarbures, 9:22
 Secteurs industriel et privé, 8:31; 9:10,15-8,21-2,35; 10:34-5,46,53;
 11:16,30-3; 12:11-2,18-9,25,32-4,36
 Tondeuses à gazon et moteurs hors-bord, 9:24
 Transports, 9:59; 10:38,51; 14:36; 22:6-8
 Volcans, 9:37
 Gazoduc Alliance, 17:9,11
 Gazoduc de la vallée du Mackenzie, 17:8-9
 Gendarmerie royale du Canada (GRC), 12:57
 Gestion des déchets, 14:37,39-40,44
 Green Communities Association,
 Climate Action Communities, 18:10-1,13
 Partenariats, 18:6,9
 Rôle, 14:52-3; 18:5
 Groupe Delphi, 21:5
 Heritage Gas, 17:18,24; 20:12
 Industrie, ministère, 11:20,22,26; 12:66
 Industrie du recyclage
 Boîte bleue, 22:10-1,19
 Canettes d'aluminium, 10:32-3
 Difficultés financières, 14:43
 Initiative fédérale Prêcher par l'exemple (IFPPE)
 Achat et location d'équipement avec la norme Energy Star, 8:11,22
 Émissions associées aux activités agricoles, 8:7
 Émissions provenant des immeubles, 8:7,10,12,16,21-3,25; 9:16;
 10:42-4; 12:12,35-7,39,49; 14:50; 18:17

Protection of wildlife species – Cont'd

- Ontario Property and Environmental Rights Alliance, 4:6,10
- Property rights
 - Protection, 5:6-7,13
- Public welfare offenses
 - Presumption of innocence, 4:19-20
 - Strict liability offence, 4:16,20-1,25
- Sierra Legal Defence Fund, 4:47,51; 5:21-6,31-2,40
- Species at Risk Act (SARA), 2:10; 3:7-8,11,22,32-4,37-42,50-3,61
- Species at Risk Working Group (SARWG), 3:31-5,42
- Stewardship and science
 - Complementary Stewardship Habitat Program, 3:8; 4:41; 5:16,30
 - Creation of a stewardship fund, 5:16,30,73
 - Habitat Stewardship Program, 2:9-10,13; 3:19-21,27; 5:50
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 2:24-5; 3:14
- Western Canada Wilderness Committee, 4:35,49,52
- Wild Animal and Plant Regulations Act, 4:16,26
- Wildlife management
 - Federal land, 2:27

Rough diamonds trade

- Canada
 - BHP Billiton Ekati mine, 6:14
- Conflict diamonds
 - Financing of military activities, 6:13
- Council for Trade in Goods, 6:17-8
- Diamond industry
 - Cutting, 6:16
 - Identification marks, 6:17
 - Polishing, 6:16
 - Transit certificates, 6:19
- Kimberley Process
 - Participating countries, 6:13-5
- Natural Resources Department, 6:15
- Northwest Territories
 - Aboriginals, 6:17
 - Government, 6:17-8
 - Points of entry, 6:18-9
- United Nations General Assembly
 - International certification scheme, 6:13
- World Diamond Council, 6:16
- World Trade Organization
 - Canada's waiver request, 6:17-8

Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act

- Aboriginal and treaty rights, 12:77
- Alaska Pipeline, 13:56
- Canadian Environmental Assessment Act, 12:78-82,84; 13:13,20,24,36, 55
- Council of Yukon First Nations, 12:78,86-7; 13:19,23,25,29-30,32-5, 38-9,41-4
- Economy
 - Impact on economic development, 13:21-2
 - Private sector, 13:10
 - Public sector, 13:10
- Environment Department, 12:80,84; 13:65
- Environmental assessment, 12:70-1; 13:49
- Environmental Review Board (ERB), 13:35-6
- Fisheries, 12:80
- Fisheries and Oceans Department, 13:12-4,49
- Forestry
 - Jurisdiction, 12:80-1
 - Timber cutting, 12:81-3
- Gathering Strength: Canada's Aboriginal Action Plan: a progress Report*, 12:69
- Gwich'in, 13:40,43
- Heritage resources, 12:75
- Indian Act, 13:47
- Indian and Northern Affairs Department, 12:73; 13:60,63-4
- Infrastructures
 - Roads, 13:55
- Inuvialut, 13:39-40,42-3,66
- Inuvialut Final Agreement, 13:43,66
- Justice Department, 12:78

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre - Suite

- Initiative fédérale Prêcher par l'exemple (IFPPE) - Suite
 - Émissions provenant des parcs automobiles, 8:7,9,11-3,16-9,21-2,35; 12:57; 17:47; 21:45
 - Émissions résultant des activités nationales de sécurité, 8:7
 - Initiative de protection de la ligne de base, 8:33
 - Initiative des bâtiments fédéraux, 8:26,34-5
 - Initiative des véhicules faisant preuve de leadership, 8:17-8
 - Objectif pour émissions de gaz à effet de serre, 8:6,8
 - Programme d'encouragement pour les bâtiments commerciaux (PEBC), 8:10,13,31; 9:40,45,58
 - Programme d'incitatifs pour les bâtiments industriels (PIBI), 9:45
 - Remplacement des vieux immeubles, 8:10,12,23
- Interstate Natural Gas Association of America, 20:26
- Logement
 - Améliorations énergétiques, 9:46,55; 10:24-5,28,39-40,53,56; 12:39, 41,60,66; 17:44-6; 18:7-9,11-2,19,26; 21:9
 - Association canadienne des constructeurs d'habitations, 9:35,62,64
 - ÉnerGuide, 8:13; 9:27,44-5,47,53-6,63,65-6,70; 10:28-9,42; 11:40; 12:18; 14:52; 18:6-10,12-3,16-9
 - Norme R2000, 8:10-1,13,25-7; 9:26,35-6,44,53-4,58,62,64-6,70; 10:39,48,54; 21:8
 - Programme d'isolation thermique des résidences canadiennes, 9:28
- Maritime Northeast Pipeline, 17:24
- Milieux humides, 17:35-6
- Nanotechnologie
 - Lightyear Technologies, 21:10
- Office national de l'énergie (ONE), 11:14-5; 12:14; 17:31; 20:11
- Organisation météorologique mondiale, 10:42
- Pacific Gas and Electric, 17:16
- Partenariat technologique Canada, 9:20; 12:40; 14:52
- Pêches et des Océans, ministère, 11:17; 12:49
- Pembina Institute for Appropriate Development, 10:33,44,49
- Pesticides
 - Programme naturel sans pesticides, 18:6
 - Restrictions d'épandage, 14:47-8
- Plan d'action 2000, 9:12-6,18-20,24,27,33-4,48,53,59; 11:16,34-5
- Pollution, prévention
 - Planification des bassins hydrographiques 14:36,48
- Protocole de Kyoto
 - Achat d'unités d'émissions étrangères, 10:35-6,52; 12:19-20,22-4, 26,33-4,42
 - Application, 9:9; 10:36-8,48; 12:38,62
 - Australie, 11:35
 - Défi d'une tonne, 9:50-2; 10:20,22-5,32-4,38,40,44-5; 11:21; 12:15, 18,22-3,26-7,52; 14:36-8,52-3; 17:8,25,45-6; 18:8,18; 21:5-6,9, 12-3,17
 - Échange de droits d'émissions, 12:19-20,22-4,26,33-4,42; 14:37,40; 18:28,34; 21:23,26; 22:15
 - Engagement et objectifs d'émissions du Canada, 9:7-16,31-2,39; 10:33-53; 11:18,31,33-4,37; 12:8,11-2,14-5,17-23,38,43,46-8, 58; 17:13,35,40-3,48; 18:5,8,10,18,27-8,34; 20:16; 21:8; 22:6,8,14
 - États-Unis, 9:9-11; 10:37-8; 11:31,35,37-9; 17:40-2
 - Historique, 9:8
 - Provinces, 12:20-2,59; 18:27-8
 - Russie, 9:8,38; 10:52; 12:43,62-3; 22:14
- Réchauffement de la planète
 - Augmentation des températures, 9:7,36-7; 10:42-3; 12:54
 - Fonte du pergélisol, 12:54
- Réseau de distribution d'électricité, 8:30
- Réserve faunique nationale de l'Arctique, 20:14
- Ressources naturelles, ministère, 8:6,10,12-3,16,19; 9:6,14,39,45,48, 62,72; 11:14-5,19,21-2,24-5,27,30; 12:10,28,55,58,60,66; 14:51-3; 17:7,16; 18:7; 21:15,34; 22:7,13,16,24
- Stantec Global Technologies, 21:10
- Statistiques Canada, 17:28-30
- Stratégie de développement durable, 22:20
- Système canadien d'information pour l'environnement, 17:30
- Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie
 - Programme sur la gouvernance et la viabilité, 17:31-2,40-1,44,51-4
 - Rôle, 17:26-7,29,44,50-3
- Table ronde sur l'énergie, les ressources et le développement, 14:52

Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act – *Cont'd*

Kaska Nation
Land claims, **13:25-6,29**
Members, **13:23-5,40-43,52**
Kwanlin Dun First Nation, **13:11,23-4,28-9,40-3,52**
Land claims
Federal break on negotiations, **13:26,29-30**
Mackenzie Valley Resource Management Act, **13:18-9,46,74**
Mines
Authorization and permits, **13:62**
Class 2 mining land-use regulation permits, **12:88-9; 13:13-4**
Electric infrastructures, **13:51**
Jurisdiction, **12:80**
Klondike Placer Miners' Association, **13:11-4,48**
Mineral exploration camp, **13:8**
Mining claim, **13:55**
Northwest Territories, **13:27,33**
Yukon Chamber of Mines, **12:83,88; 13:7,9,15,17,60,71-3**
Yukon Placer Authorization **13:12,14**
Yukon Placer Miners' Association, **13:11-2,44,47**
Yukon Placer Mining, **12:83; 13:16,44,47,49,51,53,60-1**
Yukon Prospectors Association, **13:7,9**
National Energy Board, **12:78; 13:56,68**
Northwest Territories
Diamond mines, **13:56**
Nunavut Land Claims Agreement, **13:48**
Nunavut Water Act, **13:48**
Population, **13:7,23**
Sustainable development, **12:70,73,79**
Yukon Chamber of Commerce, **13:7-8,14-5,20,44,60,68-70**
Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Board, **12:71-2,74,76,83-6,89; 13:19,21-2,44,54-8,61**
Yukon First Nations
Comprehensive land claims, **12:69-70,86-8; 13:14,17-8,22,25-6,29-30,32-5,54,58-9,66,69,73**
Consultation process, **12:72,78; 13:14-5,18,31,33,35,38,48,68-9,72**
Non-derogation clause, **12:78; 13:47**
Relations with Government of Canada, **13:55,64**
Resource management, **12:73; 13:19,23,47,50-2,56-7**
Self-government, **13:25,47**
Transboundary agreement, **12:79; 13:25-6**
Yukon gas pipeline, **12:78**
Yukon Indian person, **13:26,28**
Yukon Territorial Government, **13:40,55-7,63-4,67-9,72**
Yukon Territory Water Board, **13:12,16,20**
Yukon Umbrella Final Agreement, **12:70,72-3,75; 13:9,17-8,21-2,24-8,31-2,34,36-7,40-1,45-6,48,61**

WITNESSES AND ADVISERS

Affleck, John, Principal, Audits and Studies, Sustainable Development Strategies, Office of the Auditor General of Canada
Kyoto Protocol, Implementation of, **22:9-10,12,14-6,19,23-4**

Anderson, Hon. David, Minister of the Environment
Bill C-5, **2:5-31; 5:44-5,47-54,56-64,66-7,69-71**
Bill C-9, **16:7-13,18-25**
Kyoto Protocol, Implementation of, **12:38-67**

Bailey, John, Negotiator, Resource Strategies, Indian Affairs and Northern Development Department
Bill C-2, **12:73-5,77-8,81-90; 13:60-4,66-74**

Barlee, Gwen, Endangered Species Coordinator, Western Canada Wilderness Committee
Bill C-5, **4:35-58**

Baumgartner, Sandy, Manager of Programs and Communication, Canadian Wildlife Federation, Species at Risk Working Group
Bill C-5, **3:31-2,40,45**

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre - *Suite*

Technologies de développement durable Canada (TDDC), **9:16,19-20,12:10**
Technologies émergentes
Biodiesel, **12:27,29,43,55; 21:8**
Biomasse, **8:28; 12:9,42; 18:34; 21:20**
Capture et entreposage du carbone, **11:36-7; 12:9,11,40; 17:21,28; 21:24-6,32,38-43**
Carbone de qualité alimentaire, **21:42**
Entreprise IOGEN, **21:11**
Hydrogène, **8:11; 10:29; 11:39; 12:9-10,43-4; 17:24-5,33,41; 21:9,20-1,29-37,39,43-6; 22:22**
Hydrogénétique, **22:21**
Piles à combustible, **8:11,30; 9:48,56; 11:31,36-7,39; 12:9-10,43; 14:41; 17:24,39,44; 21:8,10,30,33,36,42-3,45; 22:7,13-4,22**
Programme PENSER, **8:14**
Technologie de turbine à gaz à cycle combiné, **11:17**
Technologie du charbon épuré, **9:31,39; 11:16,31,36,38-9**
Véhicules hybrides, **8:17,24-5,32; 9:48,56; 12:31,57; 14:41,51; 17:21; 21:36,43-4; 22:14**
TransCanada Corp., **17:13**
TransCanada PipeLines Limited, **17:9,11**
Transport
Investissement dans l'infrastructure, **10:47-8; 11:41; 14:36,41,45; 17:32,38,47,49**
Rendement du carburant, **9:47-9,64,67; 10:39-40; 12:39,63-5; 21:9,18**
Taxe sur le carburant, **21:15**
Transport urbain
Abonnements au transport en commun par l'employeur, **9:59-60**
Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école, programme **22:23**
Bicyclettes, **22:10**
Ecopass, **8:14-5; 12:53**
États-Unis, **10:38; 12:67**
Halifax, **10:25**
Investissement dans infrastructures publiques, **10:38; 11:41; 12:68-9; 17:32,38,47,49**
Off Ramp, programme, **22:9,12-3,23**
Turn it Off, programme, **22:12,23,25**
Vancouver, **10:26**
Transports, ministère, **12:63; 22:7-8,10**
Travaux publics et Services gouvernementaux, ministère, **8:19,22-3,26,29; 12:51,58**
United States Strategic Petroleum Reserve (SPR), **20:11-2**
Usines des traitements des eaux
Efficacité énergétique, **14:46**

Sûreté et réglementation nucléaire, Loi

Association nucléaire canadienne, **7:32-4,37**
Cameco Corporation, **7:38-42,44-5,53-4**
Campagne contre l'expansion nucléaire, **7:57,64**
Centrales thermiques, **7:64-6**
Commission canadienne de sûreté nucléaire
Audiences publiques sur contamination nucléaire, **7:15-6,58,66-7**
Délivrance de permis pour installations nucléaires, **7:15,17,19,24,29-31,36,43-5,56**
Mandat, **7:15,21,29,33,41,55**
Déchets de combustible nucléaire, Loi, **7:18**
Entreprises propriétaires d'installations nucléaires
AmerGen Energy, **7:44,46**
Bail à long terme avec une entreprise privée, **7:19,46**
British Energy, **7:26,30,44-5,47-50,54-5,63**
Bruce Nuclear, **7:27,35,59**
Bruce Power, **7:17,19-21,24-6,30-1,35-7,39-40,42-53,55-6,59-61,63,65**
Entreprise privée et propriété des centrales nucléaires, **7:21,23,33,36**
Financement, **7:16-7,19-20,23,30-31,36-7,40-5,47-51,53,55,61,66**
Établissements financiers
Responsabilité aux prêteurs, **7:16-20**
Industrie nucléaire
Centrale nucléaire de Point Lepreau, réouverture ou fermeture, **7:23,57,65**
États-Unis, **7:42,50-1,54,56**
Exploitation de centrales nucléaires au niveau mondial, **7:37,42,57,59**
Fermetures des centrales nucléaires, **7:57,64**
Ontario, **7:17,19-21,24-6,30-1,35-7,39-40,42-53,56,59-61,63-6**

Beauchamp, Pierre J., Chief Executive Officer, Canadian Real Estate Association
Bill C-5, 5:6-8,13

Boyd, Bruce, Acting Associate Director, International and Domestic Market Policy Division, Minerals and Metals Sector, Natural Resources
Bill C-14, 6:13-9

Bramley, Matthew, Director, Climate Change, Pembina Institute for Appropriate Development
Kyoto Protocol, Implementation of, 10:33-57

Brown, Howard, Assistant Deputy Minister, Large Industrial Emitters Group, Natural Resources Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 12:36

Brown, Karen, Assistant Deputy Minister, Environmental Conservation Service, Environment Department
Bill C-5, 2:17-20,23; 5:50,70,72

Buis, Mike, Co-Chair, Environment Committee, Canadian Cattlemen's Association
Bill C-5, 5:8-11,13

Cameron, Barry, Canadian Recreational Canoeing Association
Bill S-10, 15:5-8,15-7,19-23

Cameron, Duncan, general Counsel, Legal Services, Natural Resources Department
Bill C-4, 7:22-4,27

Casselman, Scott, Vice-President, Yukon Chamber of Mines
Bill C-2, 13:17,21-3

Cleland, Michael, President, Canadian Gas Association
Kyoto Protocol, Implementation of, 17:5-26; 20:4-27

Comeau, Louise, Director, Centre for Sustainable Community Development, Federation of Canadian Municipalities
Kyoto Protocol, Implementation of, 14:34-54

Comtois, Jim, Chief, Industrial, Commercial and Institutional Branch, Natural Resources Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 8:6-16,18-9,22-35

Connelly, Robert G., Vice-President, Policy Development, Canadian Environmental Assessment Agency
Bill C-9, 16:14-5,17-9,21-2

Cox, David, Counsel, Comprehensive Claims and Northern Affairs/Self-Government and Strategic Direction, Indian Affairs and Northern Development Department
Bill C-2, 12:73,80-1; 13:63-5

Creede, Melissa L., Vice-President, Head of Climate Change, Delphi Group
Kyoto Protocol, Implementation of, 21:10-3,15-9,21-2

Currie, J.A.(Sandy), Executive Director, Canadian Marine Manufacturers Association
Bill S-10, 18:36-52

Daniel, Anne, General Counsel, Legal Services, Environment Department
Bill C-42, 19:46-9,52-3,57-8

de Vries, Andrew, Biodiversity Advisor, Forest Products Association of Canada, Species at Risk Working Group
Bill C-5, 3:38-9

Dépôt, Jean-Guy, Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL)
Bill S-10, 15:29-31,33,35

Sûreté et réglementation nucléaire, Loi - *Suite*

Industrie nucléaire - *Suite*
Production d'électricité, 7:18,41
Responsabilité illimité en matière de mesure de décontamination, 7:33-4,58-9,61-2,66-8
Royaume-Uni, 7:49,54,56
MDS Nordion, 7:19,35
Nuclear Energy Insurance League (NEIL), 7:51,56
Ontario Power Generation, 7:35,46,51-3
Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (OMERS), 7:40,53
Responsabilité nucléaire, Loi, 7:27,60,62-3,66-7
Ressources naturelles, ministère, 7:20,22,25,29
Société d'Énergie du Nouveau-Brunswick, 7:35-7
TransCanada Pipelines Limited, 7:40,53
Uranium
Canada, 7:41,55
Extraction et transformation, 7:39,55

TÉMOINS ET CONSEILLERS

Affleck, John, directeur principal, Vérification et études, Stratégies de développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 22:9-10,12,14-6,19,23-4

Anderson, honorable David, ministre de l'Environnement
Projet de loi C-5, 2:5-31; 5:44-5,47-54,56-64,66-7,69-71
Projet de loi C-9, 16:7-13,18-25
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 12:38-67

Bailey, John, négociateur, Stratégies relatives aux ressources, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien
Projet de loi C-2, 12:73-5,77-8,81-90; 13:60-4,66-74

Barlee, Gwen, coordonnatrice, Espèces sauvages en péril, Western Canada Wilderness Committee
Projet de loi C-5, 4:35-58

Baumgartner, Sandy, gestionnaire des Programmes et des communications, Fédération canadienne de la faune, Groupe de travail de la Loi sur les espèces en péril
Projet de loi C-5, 3:31-2,40,45

Beauchamp, Pierre J., chef de la direction, Association canadienne de l'immeuble
Projet de loi C-5, 5:6-8,13

Boyd, Bruce, directeur associé intérimaire, Division de la politique des marchés intérieurs et internationaux, Secteur de minéraux et des métaux, ministère des Ressources naturelles
Projet de loi C-14, 6:13-9

Bramley, Matthew, directeur, Changement de climat, Pembina Institute for Appropriate Development
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 10:33-57

Brown, Howard, sous-ministre adjoint, Groupe des grands émetteurs industriels, ministère des Ressources naturelles
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 12:36

Brown, Karen, sous-ministre adjointe, Service de la conservation de l'environnement, ministère de l'Environnement
Projet de loi C-5, 2:17-20,23; 5:50,70,72

Buis, Mike, coprésident, Comité de l'environnement, Canadian Cattlemen's Association
Projet de loi C-5, 5:8-11,13

Cameron, Barry, Association canadienne de canotage récréatif
Projet de loi S-10, 15:5-8,15-7,19-23

Dhaliwal, Hon. Herb, minister of Natural Resources

Bill C-4, 7:15-29

Kyoto Protocol, Implementation of, 12:7-38

Dick, Hammond, Tribal Chief, Kaska Nation

Bill C-2, 13:23,25-33

Dillon, John, Vice-President, Policy and Legal Counsel, Canadian Council of Chief Executives

Kyoto Protocol, Implementation of, 11:32-42

Dyck, Norm, Government Relations, BC Marine Trades Association

Projet de loi S-10, 14:5-7,11,13,15-6

Elgie, Stewart, (Personal presentation)

Bill C-5, 5:13-21,28-31,33-9,42-4

Enei, George, Director, Conservation Priorities Branch, Environment Department

Bill C-42, 19:42-8,50-6,58-9

Fauteux, Paul, Director General, Climate Change Bureau

Kyoto Protocol, Implementation of, 9:8-11,15,17-23

Ferguson, Ted, Environmental Coordinator and Greenhouse Gas Management, B.C. Hydro Power Smart

Kyoto Protocol, Implementation of, 18:22-35

Gélinas, Johanne, Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Office of the Auditor General of Canada

Kyoto Protocol, Implementation of, 22:5-9,11-25

Gendron, Irene V., Senior Counsel, Justice Canada

Canadian Nuclear Safety Commission

Bill C-4, 7:30

Gerbis, Michael B., President and Head, Clean Energy Business Unit, Delphi Group

Kyoto Protocol, Implementation of, 21:5-23

Gratton, Pierre, Vice-President Public Affairs and Communication, The Mining Association of Canada, Species at Risk Working Group

Bill C-5, 3:32-4,38,40-1,44

Haché, Daniel, Acting Director, Safety, Environmental Response Systems Fisheries and Oceans Department

Bill S-10, 19:12,17-8

Hawley, Brendan, Communications and Marketing Management, Canadian Gas Association

Kyoto Protocol, Implementation of, 17:22-3

Hawthorne, Duncan, Chief Executive Officer, Bruce Power

Bill C-4, 7:43-57

Hazell, Stephen, Executive Director, General Counsel, Canadian Parks and Wilderness

Bill C-9, 16:26-38

Kambeitz, Lionel, Chairman CEO, HTC Hydrogen Thermochem Corporation

Kyoto Protocol, Implementation of, 21:29-34,36-9,42-6

Komanoff, Charles, Author-Researcher, Komanoff Energy Associates

Bill S-10, 14:27-33

Konow, Hans, President & Chief Executive Officer, Canadian Electricity Association

Kyoto Protocol, Implementation of, 11:14-8,23-5,28-9

Lamoureux, Art, President, Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations

Bill S-10, 15:23-9,32-4

Cameron, Duncan, avocat général, Services juridiques, ministère des Ressources naturelles

Projet de loi C-4, 7:22-4,27

Casselman, Scott, vice-président, Yukon Chamber of Mines

Projet de loi C-2, 13:17,21-3

Cleland, Michael, président, Association canadienne du gaz

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 17:5-26; 20:4-27

Comeau, Louise, directrice, Centre pour le développement des collectivités viables, Fédération canadienne des municipalités

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 14:34-54

Comtois, Jim, chef, Secteur industriel, commercial et institutionnel, ministère des Ressources naturelles

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:6-16,18-9,22-35

Connelly, Robert G., vice-président, Élaboration des politiques, Agence canadienne d'évaluation environnementale

Projet de loi C-9, 16:14-5,17-9,21-2

Cox, David, conseiller juridique, Revendications globales et Affaires du Nord/Autonomie gouvernementale et orientation stratégique, ministère Affaires indiennes et du Nord canadien

Projet de loi C-2, 12:73,80-1; 13:63-5

Creede, Melissa L., vice-présidente, directrice des changements climatiques, Groupe Delphi

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 21:10-3,15-9,21-2

Currie, J.A.(Sandy), directeur général, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques

Projet de loi S-10, 18:36-52

Daniel, Anne, avocate générale, Services juridiques, ministère de l'Environnement

Projet de loi C-42, 19:46-9,52-3,57-9

de Vries, Andrew, conseiller en biodiversité, Association des produits forestiers, Groupe de travail de la Loi sur les espèces en péril

Projet de loi C-5, 3:38-9

Dépôt, Jean-Guy, Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL)

Projet de loi S-10, 15:29-31,33,35

Dhaliwal, honorable Herb, ministre des Ressources naturelles

Projet de loi C-4, 7:15-29

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 12:7-38

Dick, Hammond, chef tribal, Kaska Nation

Projet de loi C-2, 13:23,25-33

Dillon, John, vice-président, Politiques et conseiller juridique, Conseil canadien des chefs d'entreprises

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 11:32-42

Dyck, Norm, Relations gouvernementales, BC Marine Trades Association

Projet de loi S-10, 14:5-7,11,13,15-6,

Elgie, Stewart, (présentation personnelle)

Projet de loi C-5, 5:13-21,28-31,33-9,42-4

Enei, George, directeur, Direction des priorités en matière de conservation, ministère de l'Environnement

Projet de loi C-42, 19:42-8,50-6,58-9

Fauteux, Paul, directeur général, Bureau des changements climatiques

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:8-11,15,17-23

Ferguson, Ted, coordonnateur, Services environnementaux et gestion des gaz à effet de serre

Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 18:22-35

- Latreille, Berny**, Director, Environmental Affairs, Environment Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 8:21,23,26
- Ledwidge, Ann**, Director, Klondike Placer Miners' Association
Bill C-2, 13:11-5,19-22
- Lee, Gary**, Past President, Yukon Chamber of Mines
Bill C-2, 13:7-11,19
- Lucier, Todd**, (Personal presentation)
Bill S-10, 19:25-39
- MacLeod, Neil**, Director General, Office of Energy Efficiency, Natural Resources Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 9:14-7,19,24-9,33,35-6,40-8,52-61, 63-8,71-2; 12:23,36-8
- Mariash, Ray**, Secretary-Treasurer, Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.
Bill S-10, 14:10-1,15-9
- May, Elizabeth**, Executive Director, Sierra Club of Canada, Species at Risk Working Group
Bill C-4, 7:58-68
Bill C-5, 3:34-49
- McGuinty, David**, CEO, President, National Roundtable on the Environment and the Economy
Kyoto Protocol, Implementation of, 17:26-41,43-6,48-54
- McIntyre, Rob**, Treasurer, Yukon Chamber of Commerce
Bill C-2, 13:14-5,17-22
- McLellan, David**, Acting Director General, Energy Resources Branch, Natural Resources Department
Bill C-4, 7:20-1
- Meisner, Tim**, Acting Director General, Marine Programs Directorate, Fisheries and Oceans Department
Bill S-10, 19:8-24
- Mills, Stephen**, Chief Negotiator, Council of Yukon First Nations
Bill C-2, 13:38-40,42-6,52-3,55-7
- Mirwald, Rita**, Senior Vice-President, Human Resources and Corporate Relations, Cameco Corporation
Bill C-4, 7:38-43,54-5
- Moore, Wendy**, Executive Director, Federation of Ontario Cottagers' Associations
Bill S-10, 15:32-3,35,37-8
- Murphy, Michael**, Senior Vice-President, Policy, Canadian Chamber of Commerce
Kyoto Protocol, Implementation of, 11:29-32,38-9,42
- Nadeau, Simon**, Scientific Advisor, Department of Environment
Bill C-5, 3:19,22,25
- Nault, Hon. Robert**, Minister of Indian Affairs and Northern Development
Bill C-2, 12:69-73,75-81,83-5,87-8,90
- Near, David**, Senior Counsel, Justice Department
Bill C-5, 2:24-5; 3:11-4,17,21,23-30; 4:19-27; 5:54-7,71
- Nelder, Patricia**, Executive Director, Atlantic Marine Trades Association
Bill S-10, 14:7-10,14-5,17,19
- Nyboer, John**, (Personal presentation)
Kyoto Protocol, Implementation of, 10:20-33
- Nymark, Alan**, Deputy Minister, Environment Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 12:53,59,66-7
- Gélinas, Johanne**, commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 22:5-9,11-25
- Gendron, Irene V.**, avocate-conseil, ministère de la Justice
Commission canadienne de sûreté nucléaire
Projet de loi C-4, 7:30
- Gerbis, Michael B.**, président-directeur, Clean Energy Business Unit, Groupe Delphi
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 21:5-23
- Gratton, Pierre**, vice-président, Affaires publiques et communications, Association minière du Canada, Groupe de travail de la Loi sur les espèces en péril
Projet de loi C-5, 3:32-4,38,40-1,44
- Haché, Daniel**, directeur intérimaire, Sécurité, Intervention environnementale, ministère des Pêches et des Océans
Projet de loi S-10, 19:12,17-8
- Hawley, Brendan**, gestion des communications et du marketing, Association canadienne du gaz
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 17:22-3
- Hawthorne, Duncan**, chef de la direction, Bruce Power
Projet de loi C-4, 7:43-57
- Hazell, Stephen**, directeur général, avocat-conseil, Société pour la nature et les parcs du Canada
Projet de loi C-9, 16:26-38
- Kambeitz, Lionel**, président, chef de la direction, HTC Hydrogen Thermochem Corporation
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 21:29-34,36-9,42-6
- Komanoff, Charles**, auteur-rechercheur, Komanoff Energy Associates
Projet de loi S-10, 14:27-33
- Konow, Hans**, président, chef de la Direction, Association canadienne de l'électricité
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 11:14-8,23-5,28-9
- Lamoureux, Art**, président, Canadian Coalition of Provincial Cottage Associations
Projet de loi S-10, 15:23-9,32-4
- Latreille, Berny**, directeur, Affaires internationales, ministère de l'Environnement
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 8:21,23,26
- Ledwidge, Ann**, directrice, Klondike Placer Miners' Association
Projet de loi C-2, 13:11-7,19-22
- Lee, Gary**, ancien président, Yukon Chamber of Mines
Projet de loi C-2, 13:7-11
- Lucier, Todd**, (présentation personnelle)
Projet de loi S-10, 19:25-39
- MacLeod, Neil**, directeur général, Office de l'efficacité énergétique, ministère des Ressources naturelles
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:14-7,19,24-9,33,35-6,40-8,52-61, 63-8,71-2; 12:23,36-8
- Mariash, Ray**, secrétaire trésorier, Mid-Canada Marine Dealers Association Inc.
Projet de loi S-10, 14:10-1,15-9
- May, Elizabeth**, directrice exécutive, Sierra Club du Canada, Groupe de travail de la Loi sur les espèces en péril
Projet de loi C-4, 7:58-68
Projet de loi C-5, 3:34-49

- O'Brien, Rick**, Chief, Kwanlin Dun First Nation
Bill C-2, 13:23,28-9,33-4
- Oulton, David**, Head, Climate Change Secretariat, Natural Resources Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 9:6-8,11-4,26-7,29-40; 12:22,24-5.
- Paton, Coleen**, Director Outreach and Communications Services, Office of Energy Efficiency, Natural Resources Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 9:48-52,56,63,67-9,72-3
- Paulo, Marshal**, President, Collision Analysis Ltd.
Bill S-10, 14:20-8
- Pelland, Robert**, Director, Audits and Studies, Sustainable Development, Office of the Auditor General of Canada
Kyoto Protocol, Implementation of, 22:13-4,16-7,22-4
- Poch, David**, Member Board of Directors, Green Communities Association
Kyoto Protocol, Implementation of, 18:5-21
- Pope, David**, Director, Land Resource Partnership
Bill C-5, 2:24-5; 4:5-6,8-10,12-5,18-9
- Robson, Barbara**, Researcher, Office of the Honourable Senator Spivak
Senate of Canada
Bill S-10, 10:20
- Saheb-Ettaba, Aziz**, Counsel, Legal Services, Fisheries and Oceans Department
Bill S-10, 19:12-3
- Schultz, Ed**, Grand Chief, Council of Yukon First Nations
Bill C-2, 13:35-6,40-56,58-9
- Shpyth, Al**, Director of Regulatory and Environmental Affairs, Canadian Nuclear Association; Director of Government Relations, Cameco Corporation
Bill C-4, 7:32-7
- Sims, John H.**, Associate Deputy Minister, Justice Department
Bill C-5, 5:50-1,54,66-7
- Smallwood, Kate**, Director, Endangered Species Programme, Sierra Legal Defence Fund
Bill C-5, 5:21-8,31,34,39-42
- Smith, Heather**, Senior Legal Counsel, Canadian Environmental Assessment Agency
Bill C-9, 16:15-7
- Smith, Mike**, Chief Negotiator, Kwanlin Dun First Nation
Bill C-2, 13:23-5,30-2,34
- Smith, Norine**, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications, Environment Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 12:55
- Staveley, Roy G.**, Senior Vice-President, Canadian Electricity Association
Kyoto Protocol, Implementation of, 11:18-28
- Stensil, Shawn Patrick**, National Coordinator, Campaign for Nuclear Phaseout
Bill C-4, 7:57-8,61,64
- Taylor, A.C.**, Director, Transportation and Energy Use, Natural Resources Department
Kyoto Protocol, Implementation of, 8:16-8,24-5,35
- Taylor, Mike**, Executive Director, Office of Regulatory Affairs, Canadian Nuclear Safety Commission
Bill C-4, 7:29-32
- McGuinty, David**, PDG, président du conseil, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE)
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 17:26-41,43-6,49-54
- McIntyre, Rob**, trésorier, Yukon Chamber of Commerce
Projet de loi C-2, 13:14-5,17-22
- McLellan, David**, directeur général par intérim, Direction des ressources énergétiques, ministère des Ressources naturelles
Projet de loi C-4, 7:20-1
- Meisner, Tim**, directeur général intérimaire, Direction générale des programmes maritimes, ministère des Pêches et des Océans
Projet de loi S-10, 19:8-24
- Mills, Stephen**, négociateur en chef, Conseil des Premières nations du Yukon
Projet de loi C-2, 13:38-40,42-6,52-3,55-7
- Mirwald, Rita**, Première vice-présidente, Ressources humaines et relations publiques, Cameco Corporation
Projet de loi C-4, 7:38-43,54-5
- Moore, Wendy**, directrice exécutive, Federation of Ontario Cottagers' Associations
Projet de loi S-10, 15:32-3,35,37-8
- Murphy, Michael**, Premier vice-président, Politiques, Chambre de commerce
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 11:29-32,38-9,42
- Nadeau, Simon**, conseiller scientifique, ministère de l'Environnement
Projet de loi C-5, 3:19,22,25
- Nault, honorable Robert**, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien
Projet de loi C-2, 12:69-73,75-81,83-5,87-8,90
- Near, David**, avocat-conseil, ministère de la Justice
Projet de loi C-5, 2:24-5; 3:11-4,17,21,23-30; 4:19-27; 5:54-7,71
- Nelder, Patricia**, directrice exécutive, Atlantic Marine Trades Association
Projet de loi S-10, 14:7-10,14-5,17,19
- Nyboer, John**, (présentation personnelle)
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 10:20-33
- Nymark, Alan**, sous-ministre, ministère de l'Environnement
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 12:53,59,66-7
- O'Brien, Rick**, chef, Kwanlin Dun First Nation
Projet de loi C-2, 13:23,28-9,33-4
- Oulton, David**, chef, Secrétariat du changement climatique, ministère des Ressources naturelles
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:6-8,11-4,26-7,29-40; 12:22, 24-5
- Paton, Coleen**, directrice générale, Services de communications et de sensibilisation, Office de l'efficacité énergétique, ministère des Ressources naturelles
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 9:48-52,56,63,67-9,72-3
- Paulo, Marshal**, président, Collision Analysis Ltd.
Projet de loi S-10, 14:20-8
- Pelland, Robert**, directeur, Vérification et études, Stratégies de développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 22:13-4,16-7,22-4
- Poch, David**, membre du conseil d'administration, Green Communities Association
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 18:5-21

Taylor, Hon. Nicholas, former senator (Personal presentation)
Kyoto Protocol, Implementation of, **21**:24-9,34-5,37-41,45-6

Thérien, Josée, Clerk of the Committee
Organization meeting, **1**:8,11

Viveash, David, Director, Peacebuilding and Human Security Division,
Foreign Affairs and International Trade Department
Bill C-14, **6**:15-8

Vollmer, Michael, Vice-President, Recreation, Canadian Yachting
Association
Bill S-10, **15**:11-5,17-9

Whaley, Randy, Chairman, Ontario Recreational Boating Recreational
Council
Bill S-10, **15**:8-11,21-2

Wherry, Ruth, Director SARA (Species at Risk Act) Office, Environment
Department
Bill C-5, **3**:7-11,15-21,24,27,29

Wilson, Dan, Chief, Okanagan Nation Alliance
Bill C-5, **3**:50-62

Wood, Alex, Policy Advisor, National Roundtable on the
Environment and the Economy
Kyoto Protocol, Implementation of, **17**:41-3,45-6

Woolham, Bob, President, Association of Rural Property Owners
(member organization and eastern Ontario representative of the
OPERA coalition), Ontario Property and Environmental Rights Alliance
Bill C-5, **2**:24-5; **4**:6-8,10-1,14,16-8

Pope, David, directeur, Land Resource Partnership
Projet de loi C-5, **4**:5-6,8-10,12-5,18-9

Robson, Barbara, attachée de recherche, bureau de l'honorable
sénateur Spivak, Sénat du Canada
Projet de loi S-10, **10**:20

Saheb-Ettaba, Aziz, avocat, Services juridiques, ministère des Pêches
des Océans
Projet de loi S-10, **19**:12-3

Schultz, Ed, grand chef, Conseil des Premières nations du Yukon
Projet de loi C-2, **13**:35-6,40-56,58-9

Shpyth, Al, directeur, Affaires réglementaires et environnementales,
Association nucléaire canadienne,directeur, Relations gouvernementales,
Cameco Corporation
Projet de loi C-4, **7**:32-8,54

Sims, John H., sous- ministre délégué, ministère de la Justice
Projet de loi C-5, **5**:50-1,54,66-7

Smallwood, Kate, directrice, Programme des espèces en voie de
Disparition, Sierra Legal Defence Fund
Projet de loi C-5, **5**:21-8,31,34,39-42

Smith, Heather, conseillère juridique principale, Agence canadienne
d'évaluation environnementale
Projet de loi C-9, **16**:15-7

Smith, Mike, négociateur en chef, Kwanlin Dun First Nation
Projet de loi C-2, **13**:23-5,30-2,34

Smith, Norine, sous-ministre adjointe, Politiques et communications,
ministère de l'Environnement
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, **12**:55

Staveley, Roy G., premier vice-président, Association canadienne de
l'électricité
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, **11**:18-28

Stensil, Shawn Patrick, coordonnateur national, Campagne contre
l'expansion nucléaire
Projet de loi C-4, **7**:57-8,61,64

Taylor, A.C.,directeur, Énergie reliée au transport, ministère des
Ressources naturelles
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, **8**:16-8,24-5,35

Taylor, Mike, directeur exécutif, Bureau des affaires réglementaires,
Commission canadienne de sûreté nucléaire
Projet de loi C-4, **7**:29-32

Taylor, honorable Nicholas, ancien sénateur (présentation personnelle)
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, **21**:24-9,34-5,37-41,45-6

Thérien, Josée, greffière du Comité
Réunion d'organisation, **1**:8,11

Viveash, David, directeur, Direction de la consolidation de la paix
de la sécurité humaine, Affaires étrangères et du Commerce
international
Projet de loi C-14, **6**:15-8

Vollmer, Michael, vice-président, récréatif, Association canadienne du
yachting
Projet de loi S-10, **15**:11-5,17-9

Whaley, Randy, président, Ontario Recreational Boating Advisory
Council
Projet de loi S-10, **15**:8-11,21-2

Wherry, Ruth, directrice, Bureau de la LEP (Loi sur les espèces en
péril), ministère de l'Environnement
Projet de loi C-5, **3**:7-11,15-21,24,27,29

Wilson, Dan, chef, Alliance de la nation d'Okanagan
Projet de loi C-5, 3:50-62

Wood, Alex, conseiller en matière de politiques, Table ronde nationale sur
l'environnement et l'économie (TRNEE)
Protocole de Kyoto, Mise en œuvre, 17:41-3,45-6

Woolham, Bob, président, Association of Rural Property Owners
(organisation membre et représentant de l'est de l'Ontario pour la
Coalition OPERA), Ontario Property and Environmental Rights Alliance
Projet de loi C-5, 4:6-8,10-1,14,16-8



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5



